Nauticus

1900.

Jahrbuch
für
Deutschlands Seeinteressen.

Berlin 1900.
Ernst Siegfried Mittler und Sohn
Königliche Hofbuchhandlung
Kochstraße 68—71.



S. M. S. „Kaiser Wilhelm II.“

Der Typ unserer neuen Linienschiffe.

Anal, pp. 89-123.

Jahrbuch

für

Deutschlands Seeinteressen.

Von

Nauticus.

Zweiter Jahrgang: 1900.

EMS

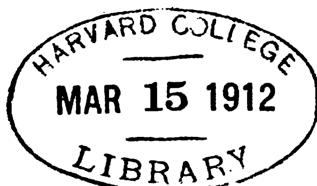
c(p)

Berlin 1900.

Ernst Siegfried Mittler und Sohn

Königliche Hofbuchhandlung

Kochstraße 68—71.


HARVARD COLLEGE
MAR 15 1912
LIBRARY

Vorwort.

Seitdem vor Jahresfrist der erste Jahrgang des vorliegenden Werkes der Oeffentlichkeit übergeben wurde, ist durch die Annahme des neuen Flottengesetzes seitens der gesetzgebenden Faktoren des Reiches ein bedeutungsvoller Schritt zum Schutz der deutschen Seeinteressen gethan. Vorbereitet wurde dieser Schritt durch eine gewaltige geistige Bewegung, in der weite Kreise der Nation zu der Vorlage der verbündeten Regierungen Stellung nahmen, und die in ihrem weiteren Verlauf zu einer erfreulichen Vertiefung und Stärkung des Verständnisses für den Werth und die Schutzbedürftigkeit unserer Seeinteressen führte. Wenn hierbei, wie von verschiedener Seite wiederholt betont worden ist, die sachgemäßen und objektiv gehaltenen Darlegungen des „Jahrbuchs für Deutschlands Seeinteressen" gute Dienste geleistet haben, so ermuthigt mich diese Anerkennung zur Fortsetzung des Werks, dessen Beginn eine so günstige Aufnahme gefunden hat.

Inhaltlich setzt sich das Jahrbuch die gleichen Ziele wie früher. Es soll ein Sammelwerk darstellen, das dem Fachmann und Interessenten die ihm erwünschten Daten liefert, es soll ferner in einer Reihe ausgewählter Aufsätze Jedermann die Möglichkeit bieten, sich über wichtige Fragen des Seewesens und über die mannigfaltigen Beziehungen zwischen der Seegeltung des Reiches und seiner politischen und wirthschaftlichen Fortentwickelung ein eigenes Urtheil zu bilden.

Auf eine umfassende Behandlung aller Gebiete des Seewesens und eine erschöpfende Wiedergabe der einschlägigen

Daten in jedem Jahrgang muß verzichtet werden, da der Umfang des Werkes an bestimmte Grenzen gebunden ist. Für ein eingehenderes Studium bieten die zahlreichen Schriften der neueren Marinelitteratur, namentlich die Denkschriften des Reichs-Marine-Amts über „Die Fortentwickelung der deutschen Seeinteressen“ und über „Die deutschen Kapitalanlagen im Auslande,“ die früheren Veröffentlichungen von Nauticus, insbesondere die „Beiträge zur Flottennovelle 1900,“ das „Jahrbuch des Flottenvereins,“ das Lehmannsche „Taschenbuch der deutschen Kriegsflotte“ die wünschenswerthe Ergänzung.

In seiner formellen Redigirung unterscheidet sich der zweite Jahrgang insofern von dem ersten, als der Stoff inhaltlich geordnet ist. Es sollte damit vielfach geäußerten Wünschen entsprochen werden, die in der früheren alphabetischen Anordnung die Uebersichtlichkeit vermißten. Außerdem ist ein Inhaltsverzeichniß der bisherigen, mit dem Jahre 1898 beginnenden Nauticus-Veröffentlichungen beigefügt, um eine Orientirung über früher behandelte wissenswerthe Materien zu erleichtern.

Allen Freunden der Sache, die mich auch dieses Mal mit werthvollen Beiträgen unterstützt haben, sage ich für ihre Mitarbeit meinen herzlichsten Dank. Möge ihnen die Genugthuung zu Theil werden, daß das Werk die Würdigung der Fachleute und das Interesse eines ausgedehnten Leserkreises findet!

Berlin, im Juli 1900.

Nauticus.

Inhaltsverzeichniß.

Erster Theil.

Aufsätze maritimen, politischen und historischen Inhalts.

Zweiter Theil.

Aufsätze wirthschaftlichen und technischen Inhalts.

Dritter Theil.

Statistik.

Verzeichniß der Abbildungen und Tafeln.



Anstatt einer Einleitung.

Die Schöpfung einer Kriegsflotte ist nicht bloß eine militärische Frage, sondern im höchsten Grade eine nationale Frage. Sie ist jedes Opfer schon deswegen allein werth.

Frankfurter Nationalversammlung, Rede des Referenten für den Ausschuß zur Bildung einer Kriegsmarine, General von Radowitz, am 8. Juni 1848.

Die Seemacht ergänzt die Landmacht nicht allein bei der Landesvertheidigung oder Angriff, sondern sie ist eine nothwendige Eigenschaft jeder Großmacht und eines ausgedehnten Seehandels.

Friedrich Harkort, „Die preußische Marine und die deutsche Flotte", 1861, Verlag von Georg Reimer, Berlin.

Es ist unzweifelhaft, daß die Auslage für die Flotte durch den Schutz, welchen sie der Handelsindustrie und den Handelsgütern in fremden Ländern gewährt, reichlich wieder ersetzt wird.

Abg. Tellkampf-Breslau. Sitzung der Frankfurter Nationalversammlung vom 14. Juni 1848.

Sie entnehmen aus der Bedeutung unserer Handelsmarine die Größe und Wichtigkeit unserer maritimen Interessen, die wir zu schützen haben, und mögen leicht ermessen,

daß ihre Gefährdung tief in das wirthschaftliche Leben eingreift und gerade auf einen zu führenden Krieg lähmend einwirken muß.

Schulze-Delitzsch, Generalversammlung des Nationalvereins zu Heidelberg am 24. August 1861.

Bei der Vertheilung der nichteuropäischen Welt unter die europäischen Mächte ist Deutschland immer zu kurz gekommen, und es handelt sich um unser Dasein als Großstaat bei der Frage, ob wir auch jenseits der Meere eine Macht werden können. Treitschke, Politik, S. 42.

Es giebt im Felde des Völkerrechts keine traurigere Gestalt, als die eines Neutralen den größeren Seemächten gegenüber. Der ganze neutrale Handel wird in den Kriegszustand hineingezogen und von der Willkür abhängig gemacht.

August Wilhelm Heffter.

Die Geschichte zeigt uns, daß stets die Größe und Festigkeit des Kolonialbesitzes der europäischen Seemächte vom größten Einfluß auf ihre politische Machtstellung in Europa selbst war. v. Stengel, Deutsche Kolonialpolitik S. 27.

Man muß sagen, daß Deutschland nur dann seine Schuldigkeit thut zur Verbürgung des eigenen und des Weltfriedens, wenn es eine Flotte herstellt, von deren Bekriegung sich jeder Gegner enthält, weil er eine ernste Erschütterung seiner Macht und seines Geschäftes zu besorgen hat.

Englert, Das Flottenproblem im Lichte der Sozialpolitik.

Unsere Tage sind die, in denen die schwerste Bilanz, die der Staat aufzustellen hat, gezogen werden muß: Was fordern die Interessen auf dem Meer, und was erheischt das Land. Aloys Schulte.

Die Nothwendigkeit einer Verstärkung unserer Flotte auf das Maß des zur Abwehr dieser (volkswirthschaftlichen) Gefahren Nothwendigen erscheint als im Interesse aller Klassen gelegen.

Lujo Brentano, Kobdens Argumente gegen Flottenvermehrungen.

Kein Hinweis auf voraussichtliche Bundesgenossenschaften enthebt uns von der Verpflichtung, mit allen Kräften danach zu streben, uns mit der Zeit eine Flotte zu bilden, die uns in den Stand setzt, anderen Großmächten dereinst ebenbürtig entgegenzutreten. v. Verdy du Vernois, Heer und Flotte.

Wer ohne Rüstung dasteht, wird mißhandelt. Es giebt keine internationale Wirthschaftspolitik ohne Machtpolitik, wenn einmal der betreffende Staat die Eifersucht der Mächte erregt hat. Schmoller.

Große Mündungsbusen, große Flüsse und schiffbare Kanäle bilden viel mehr, als Inselgruppen, die Grundlage des Vorherrschens der Seeinteressen.

Bonamico, Die Lehre von der Seemacht (el potere maritimo).

Die Seemacht zeigt sich in der Geschichte nicht nur als eine Kraft, die schützt, erobert und Rechte schafft, sondern sie hat auch alle Zeit die wirthschaftliche Arbeit gefördert, indem sie dem Denken und Wollen kräftige Impulse verlieh.

Rodenberg, Seemacht in der Geschichte.

So wenig wir ohne eine angemessene Landmacht unsere europäische Position wahren können, so wenig können wir ohne eine erhebliche und beschleunigte Verstärkung unserer Seemacht unsere umfangreicher werdenden überseeischen Interessen und unsere Weltstellung behaupten.

Graf von Bülow, Staatssekretär des Auswärtigen Amts, Reichstagsrede am 11. Dezember 1899.

Die Flotte bildet einen wesentlichen Theil der gemeinsamen Vertretung Deutschlands nach außen, welche so vielfach gefordert wird, und sichert das Ansehen aller deutschen Flaggen bis in ferne Meere.

Feldmarschall Graf Moltke, Memoiren über Küstenvertheidigung 2c.

Bitter noth ist uns eine starke deutsche Flotte.

Kaiser Wilhelm II., am 18. Oktober 1899 zu Hamburg.

Erster Theil.

Aufsätze maritimen, politischen und historischen Inhalts.

Das Flottengesetz vom 14. Juni 1900.

„Bitter noth ist uns eine starke deutsche Flotte!“

Am 18. Oktober 1899, dem Jahrestage der Leipziger Völkerschlacht, lief in Hamburg in Anwesenheit des Kaisers ein neues Schlachtschiff vom Stapel, das auf den Namen „Kaiser Karl der Große“ getauft wurde. Abends beim Festmahle im Rathhause sprach Se. Majestät folgende Worte:

„Es ist ein feierlicher Akt, dem wir soeben beigewohnt, als wir ein neues Stück schwimmender Wehrkraft des Vaterlandes seinem Elemente übergeben konnten. Ein Jeder, der ihn mitgemacht, wird wohl von dem Gedanken durchdrungen gewesen sein, daß das stolze Schiff bald seinem Berufe übergeben werden könne. Wir bedürfen seiner dringend, und bitter noth ist uns eine starke deutsche Flotte..... Gerade hier, inmitten dieses mächtigen Handelsemporiums, empfindet man die Fülle und Spannkraft, welche das deutsche Volk durch seine Geschlossenheit seinen Unternehmungen zu verleihen im Stande ist. Aber auch hier weiß man es am höchsten zu schätzen, wie nothwendig ein kräftiger Schutz und die unentbehrliche Stärkung unserer Seestreitkräfte für unsere auswärtigen Interessen sind.“

Dieser Ruf des Kaisers ist der letzte Anstoß für die neue Flottenvorlage gewesen. Schon seit Monaten waren die amtlichen Stellen im Reich und in den Einzelstaaten, denen pflichtgemäß die Vorbereitung gesetzgeberischer Aktionen obliegt, von der Ueberzeugung durchdrungen, daß die politische Gesammtlage eine Aenderung des Flottengesetzes vom 10. April 1898 im

Sinne einer namhaften Verstärkung der Reichskriegsmarine vor Ablauf des Sexennates erfordere. Als jetzt die Kaiserrede einen lauten und freudigen Widerhall im Lande fand, entschloß man sich, den Worten die That auf dem Fuße folgen zu lassen. Der Weg, der einzuschlagen war, um zum Ziele zu gelangen, lag klar vor Augen: er war in dem bestehenden Flottengesetz angedeutet. Bei dem grundsätzlichen Einverständniß der maßgebenden Faktoren konnte daher bereits am 29. Oktober in einem Artikel der „Norddeutschen Allgemeinen Zeitung" eine Art Programm für die Flottenvermehrung für den Fall gegeben werden, daß einer solchen näher getreten werden müsse, wobei die Frage, ob eine planmäßige Verstärkung der Marine in einem gewissen Umfange innerhalb einer Reihe von Jahren erforderlich sei, zunächst zur Entscheidung zu bringen sei.

Zum Verständniß der weiteren Entwickelung der Dinge ist es nöthig, auf diesen Artikel einzugehen, weil er bis zu den amtlichen Erklärungen der verbündeten Regierungen am 10. Dezember im Reichstage die Unterlage für die gesammte öffentliche Erörterung geboten hat. Ziel und Richtung einer etwaigen Verstärkung, so lauteten seine Ausführungen im Wesentlichen, ergebe sich aus dem Flottengesetz. Nach diesem zerfalle die Marine in zwei Theile: die heimische Schlachtflotte und die Auslandsschiffe, erstere für den europäischen Krieg, letztere für die Vertretung unserer überseeischen Interessen an Ort und Stelle. Eine Verstärkung der Marine würde sich auf beide Gebiete erstrecken müssen. Das Ziel für die Vermehrung der Schlachtflotte ergebe sich aus ihrem organisatorischen Aufbau: „Es muß dem vorhandenen Doppelgeschwader (bestehend aus dem 1. und 2. Geschwader) allmählich ein zweites Doppelgeschwader (3. und 4. Geschwader) hinzugefügt werden!" Um möglichst schnell zu einer militärischen Leistung zu kommen und dies Ziel finanziell durchführbar zu machen, würde es sich empfehlen, zunächst nur den Bau des 3. Geschwaders, bestehend aus 10 Linienschiffen nebst Zubehör an Kreuzern und Torpedobooten, in Aussicht zu nehmen, als 4. Geschwader aber die vorhandenen acht Küstenpanzerschiffe zu verwenden, bis diese nach Maßgabe des Flottengesetzes in den Jahren 1912 bis 1917 ersatzpflichtig und durch vollwerthige Linienschiffe ersetzt würden. Was die Auslandschiffe betreffe, so sei das Maß ihrer Ver-

mehrung diskutabel, immerhin werde eine erhebliche Verstärkung nothwendig sein. Stelle man sich nun auf diesen Standpunkt, so werde man sich der ernsten Erwägung nicht entziehen können, möglichst bald mit dem Ausbau der Flotte vorzugehen. Behalte man das bisherige Bautempo von jährlich 3 großen, 3 kleinen Schiffen und 1 Torpedobootsdivision bei, so würde von 1901 ab ein solch gleichmäßiges Fortschreiten im Einklang mit der Entwickelung der Reichsfinanzen, mit der Leistungsfähigkeit unseres Schiffbaues, mit den inneren Bedürfnissen der Marine stehen und verhältnißmäßig früh die maritime Kraft des Reiches zur Geltung bringen.

Bei den Freunden wie bei den Gegnern der Flottenverstärkung verursachte dieses Programm große Ueberraschung. Die ersteren freuten sich, daß rasch und energisch gründliche Arbeit gethan werden sollte; hatten doch die Flottenkampagne vom Jahre 1897/98 und die späteren politischen Ereignisse, der spanisch-amerikanische Krieg, der englisch-französische Faschoda-Zwischenfall, die Wirren auf Samoa sehr weite Kreise des Volkes über die Bedeutung der Seegeltung Deutschlands aufgeklärt und ihnen die Wahrheit eingeprägt, daß jede Verzögerung unserer Rüstung zur See unwiederbringlich verlorene Gelegenheiten bedeute. Diese Ueberzeugung immer mehr zu festigen und zu verbreiten, setzte sofort eine lebhafte Agitation der Flottenfreunde in Wort und Schrift ein. Auf der anderen Seite aber erhoben die Gegner laute Klagen über die Riesenhaftigkeit der Marineforderungen, über die Plötzlichkeit des Vorgehens, über den Bruch eingegangener Verpflichtungen. Man behauptete, es lägen keinerlei Gründe vor, die eine Verstärkung unserer Seemacht erheischten, die verbündeten Regierungen und der Reichstag hätten ein bindendes Abkommen getroffen, vor Ablauf des Sexennats nicht mit neuen Forderungen zu kommen, die Veröffentlichung eines Programms widerspreche den konstitutionellen Grundsätzen, da sie ohne Wissen der meisten Bundesstaaten erfolgt sei, u. s. w. Die Berechtigung dieser Einwände wurde wiederum von den Flottenfreunden lebhaft bekämpft. Die Parteien nahmen dazu Stellung, die öffentliche Meinung wurde ganz erfüllt von dem Streite für und wider, die ganze Diskussion war eine Vorbereitung für die parlamentarischen Verhandlungen, wie sie eindringlicher und aufrüttelnder nicht gedacht werden konnte.

Das parlamentarische Vorspiel.

Unter solchen Umständen hatte man im Reichstage den begreiflichen Wunsch, die Flottenfrage bei der ersten sich bietenden Gelegenheit zu besprechen. Da die Session im Juni 1899 nicht geschlossen, sondern vertagt worden war, fand die Wiederaufnahme der Sitzungen im November ohne Eröffnung durch eine Thronrede statt. So gewährte erst die Berathung des Reichshaushaltsetats, die nach alter Uebung sich zu einer Erörterung der gesammten politischen Lage gestaltet, den erwünschten Anlaß sowohl für die verbündeten Regierungen als auch für die Parteien. Am 11. Dezember begann die erste Lesung des Etats und zwar sofort mit einer Erklärung des Reichskanzlers über die Flottenpläne der verbündeten Regierungen, die somit offiziell in den Mittelpunkt der ganzen Situation gestellt wurden.

Der Reichskanzler Fürst zu Hohenlohe theilte mit, die verbündeten Regierungen seien zu der Ueberzeugung gelangt, daß der im Flottengesetze vom 10. April 1898 festgesetzte Sollbestand einer Vermehrung bedürfe. Die seitdem eingetretenen Veränderungen aller für die deutschen Seeinteressen in Betracht kommenden politischen Verhältnisse, denen Deutschland bei der Entwickelung seiner Seemacht Rechnung tragen müsse, stellten uns vor die ernste Frage, ob wir allen Eventualitäten gegenüber ausreichend gerüstet seien. Die verbündeten Regierungen könnten diese Frage nicht bejahen und hielten sich darum für verpflichtet, dem Reichstage mitzutheilen, daß sich eine Novelle zum Flottengesetze in Vorbereitung befinde, die eine Verdoppelung der Schlachtflotte und der großen Auslandsschiffe bei gleichzeitiger Streichung des ganzen Küstengeschwaders in Aussicht nehme. Eine Beschaffungsfrist für die Vermehrung des Sollbestandes solle gesetzlich nicht festgelegt werden, vielmehr werde die Zahl der jährlich in den Etat einzustellenden Schiffsbauten der etatsmäßigen Feststellung überlassen bleiben, und zwar sollten, den bisherigen Grundsätzen entsprechend, die zur Erreichung des erhöhten Sollbestandes bestimmten Schiffe aus Anleihemitteln bezahlt werden.

So hatte der Reichstag also es nicht mehr mit einem offiziösen Programm, sondern mit den amtlich verlautbarten Grundzügen einer Gesetzesnovelle zu thun. Ihre Motivirung übernahmen sofort die Staatssekretäre des Auswärtigen, des Reichs-Marine-Amts und des Schatzamtes. Wenn bisher über-

haupt noch ein Zweifel möglich gewesen wäre, so wurde er jetzt sofort behoben: Staatssekretär **Graf** v. **Bülow** leitete seine Rede mit der unumwundenen Erklärung ein, daß die gegenwärtige Weltlage und die Bedürfnisse unserer überseeischen Politik maßgebend für die Ergänzung und Erweiterung des Flottengesetzes seien. Noch vor zwei Jahren habe Niemand voraussehen können, in welcher Weise die Dinge in der Welt in Fluß gerathen seien. Tief einschneidende, weitreichende Entscheidungen seien gefallen, alte Reiche erschüttert, neue und ernste Fermente der Gährung in die Entwickelung getragen. Es sei hohe Zeit, daß wir uns über unsere eigene Haltung klar würden. Wir wollen keiner fremden Macht zu nahe treten, wollen uns aber auch von keiner fremden Macht bei Seite schieben lassen. Wir haben jetzt bedeutsame Interessen in allen Welttheilen. Die schnelle Zunahme unserer Bevölkerung, der Aufschwung unserer Industrie, die Tüchtigkeit unserer Kaufleute, kurz, die gewaltige Vitalität des deutschen Volkes haben uns in die Weltwirthschaft verflochten und in die Weltpolitik gezogen — nicht im Sinne der Eroberung, sondern der friedlichen Ausdehnung unseres Handels und seiner Stützpunkte. Daß die Zukunft eine friedliche bleibe, wünschen wir alle, aber ob sie es sein wird, das kann Niemand sagen. Und darum müssen wir wie zu Lande, so auch zu Wasser gegen Ueberraschungen gesichert sein. Alle anderen Staaten verstärken ihre Flotten: „**Ohne eine wesentliche Erhöhung des Sollbestandes unserer Flotte können wir neben Frankreich und England, neben Rußland und Amerika unsere Stellung in der Welt nicht behaupten und wir haben eine Stellung in der Welt zu behaupten.**“ Die letzten Jahrzehnte haben viel Glück und Macht und Wohlstand über Deutschland gebracht. Der Neid aber spielt auch im Leben der Völker eine große Rolle, und es ist viel Neid gegen uns in der Welt vorhanden, politischer und wirthschaftlicher Neid. Und es giebt vielleicht auch Völker, die finden, daß der Deutsche für seine Nachbarn bequemer war in jenen früheren Tagen, wo trotz unserer Bildung und Kultur die Fremden in politischer und wirthschaftlicher Hinsicht auf uns herabsahen wie hochnäsige Kavaliere auf den bescheidenen Hauslehrer. Diese Zeiten der Ohnmacht und Demuth sind vorbei und sie sollen nicht wiederkehren. Wir werden uns aber nur dann auf der Höhe erhalten, wenn wir einsehen, daß es für uns ohne Macht, ohne

ein starkes Heer und eine starke Flotte keine Wohlfahrt giebt: „In dem kommenden Jahrhundert wird das deutsche Volk Hammer oder Amboß sein!“

Diese bedeutsamen Ausführungen des Vertreters des Auswärtigen Amtes wurden wirkungsvoll ergänzt durch eine Rede des Staatssekretärs Tirpitz. Er verwies zunächst auf eine von ihm im Frühjahr 1897 eingereichte Denkschrift, wonach zur Bestimmung des Umfanges und der Zusammensetzung der deutschen Marine die schwierigste Kriegslage zu Grunde gelegt werden müsse. Diese trete ein, wenn wir dem größten unter den möglichen Gegnern zur See gegenüberstehen. Für diesen Fall müsse die Flotte so eingerichtet werden, daß ihre höchste Kriegsleistung in einem Vertheidigungskriege in der Nordsee, in einer Seeschlacht daselbst liege. Für den Auslandsdienst wären so viele Schiffe vorzusehen, als erforderlich sind, erstens um unsere Interessen im Frieden überall kraftvoll zu vertreten, und zweitens, um gegen halbentwickelte Staaten von geringerer Seemacht stets ausreichende Streitkräfte zur Hand zu haben. Ueberseeische Konflikte mit europäischen Mächten würden in Europa entschieden; bei überseeischen Konflikten mit außereuropäischen Mächten von größerer Seemacht müßten wir auf die heimische Schlachtflotte zurückgreifen. Diese Gesichtspunkte, so fuhr der Staatssekretär fort, seien für die Ausarbeitung des Flottengesetzes von 1898 maßgebend gewesen. Aber schon damals sei man nicht im Unklaren geblieben, daß ein endgültiger Abschluß damit nicht erreicht werden würde. Und nun sei nach Bewilligung des Gesetzes, das die Organisationen und die Methode der weiteren Entwickelung unserer Flotte festgelegt habe, der spanisch-amerikanische Krieg ausgebrochen und habe mit erschreckender Deutlichkeit aller Welt vor Augen geführt, welche Bedeutung es hat, wenn eine Nation große Seeinteressen besitzt und nicht die Mittel, sie zu vertheidigen. Wolle man sich nun noch innerhalb des Rahmens des Gesetzes von 1898 halten, so würde die Vermehrung der Flotte mit dem Jahre 1900 abgeschlossen sein, die nächsten drei Jahre würden nur dem Ersatz zu gute kommen. Damit aber ginge eine höchst werthvolle Zeit verloren, um die große Lücke, die unsere Wehrkraft zur See aufweist, durch weitere Verstärkungen auszufüllen. Zudem habe sich inzwischen die Leistungsfähigkeit unserer Schiffsbauindustrie so sehr gehoben, daß keine Schwierigkeiten für ein schnelleres Vorgehen mehr vorhanden seien.

Unter diesen Umständen könne die Entscheidung nicht zweifelhaft sein; sie müsse dahin fallen „daß es im Interesse unseres Vaterlandes, dessen Sicherheit und Gedeihen uns Allen gleichmäßig am Herzen liegt, gut und richtig ist, nicht kostbare Zeit zu verlieren, sondern zu handeln".

Den politischen und militärisch-technischen Gründen fügte der Reichsschatzsekretär Frhr. v. Thielemann einige finanzielle Erläuterungen bei. Er erklärte, es bestehe die Absicht, so weit es sich um Neubauten handle, an der bisherigen Grundidee der Flottenfinanzirung festzuhalten, wonach diese Vermehrungsbauten ebenso wie die Anlagen aus Anleihen bestritten würden. Die Summe dieser Anleihen schätze er auf 783 Millionen Mark. Was die Erhöhung der aus laufenden Mitteln zu deckenden Kosten betreffe, so würden alljährliche Steigerungen von $9^1/_2$ bis 10 Millionen zu erwarten sein. Nach der bisherigen Entwickelung der Reichseinnahmen bestehe für ihn kein Zweifel, daß diese Vermehrung der Ausgaben mit Sicherheit aus den Erträgen der jetzt schon vorhandenen Zölle, Abgaben und Steuern zu bestreiten sein werde, ohne daß die Erschließung neuer Quellen nöthig sei.

Auch der preußische Finanzminister v. Miquel schloß sich in einer späteren Reichstagsitzung dieser Anschauung an: Die bevorstehende Flottenvorlage stehe in keinerlei Widerspruch mit der Leistungsfähigkeit der Reichsfinanzen und ihrer wahrscheinlichen Entwickelung und der inneren Kraft des deutschen Volkes. Wohl aber werde das Leistungsvermögen des Volkes durch den größeren und sicheren Schutz unserer Häfen und Küsten, unseres Handels und Exportes infolge der Flottenvermehrung bedeutend gehoben werden. Wir seien nothgedrungen auf den Weltmarkt verwiesen: „Unser Wohl und Wehe hängt jetzt in viel größerem Maße von unserer Stellung im großen Weltverkehr ab". Hier müssen wir Maßnahmen ergreifen, die unter allen Umständen uns sichern, mit Ehren auch auf dem Gebiete der Weltpolitik zu bestehen. Das erfordert Opfer; wenn die Nation diese nicht will, so wird Rückgang und Verkümmerung ihr Loos sein. Aber wir können auch die Opfer bringen: „Ich, der ich doch in finanziellen Dingen genau sehe und die Entwickelung des Wohlstandes im deutschen Volke aufs Sorgfältigste beobachte, bin der festen Ueberzeugung, daß wir uns kein zu großes Ziel setzen, daß wir nicht leichtsinnig mit den Ausgaben zur Vertheidigung der Landessicherheit, für unsere

Ehre und Selbständigkeit vorgehen, wenn wir nicht bloß ein starkes Landheer, sondern auch eine starke Flotte haben".

Unter dem Eindruck der Reden vom Regierungstische beschloß sich das Haus zu vertagen. Die Debatte begann dann am 12. Dezember und dauerte drei Tage. Daß sie eigentlich die „erste Berathung eines Entwurfes des Gesetzes betreffend die Feststellung des Reichshaushaltsetats für das Rechnungsjahr 1900", wie es auf der Tagesordnung hieß, bilden sollte, verschwand zeitweilig völlig, die amtlichen Erklärungen über die Flottenverstärkung beherrschten die Verhandlungen fast ausschließlich. Es kamen alle Parteien zum Wort; an erster Stelle der Abgeordnete Dr. Lieber für die Centrumspartei, sodann Graf Limburg-Stirum für die Konservativen, Bebel für die Sozialdemokraten, am zweiten Tage die Abgeordneten Dr. Sattler für die Nationalliberalen und v. Kardorff im Namen der Reichspartei, schließlich Richter (Freisinnige Volkspartei), Rickert (Freisinnige Vereinigung), Dr. Rösicke (Bund der Landwirthe), Frhr. v. Hodenberg (Welfe), Dr. Hasse (nationalliberal), Liebermann von Sonnenburg (Deutschsoziale Reformpartei). Vom Bundesrath griffen mit längeren oder kürzeren Bemerkungen ein der Reichskanzler, die Staatssekretäre Graf Bülow, Tirpitz, Graf Posadowsky, Frhr. v. Thielemann, ferner die preußischen Staatsminister v. Miquel und v. Thielen und der bayerische Gesandte Graf Lerchenfeld. Soviel über den äußeren Hergang der Debatten. Was ihren Inhalt betrifft, so würde es den Rahmen dieser Skizze weit überschreiten, wenn wir versuchen wollten, die Ausführungen jedes einzelnen Redners hier im Auszuge mitzutheilen. Wir müssen uns damit begnügen, in wenigen Strichen ein Gesammtbild der Verhandlungen zu entwerfen und das Ergebniß festzustellen.

Und da ist zunächst zu betonen, daß im Großen und Ganzen die Debatten im Reichstage nur eine Wiederholung der in der Presse der verschiedenen Parteien seit Wochen kundgegebenen Ansichten waren. Natürlich hatten die im Namen und Auftrag der Fraktionen von den Führern geäußerten Erklärungen ein anderes Gewicht für den weiteren Verlauf der Dinge als unverbindliche Zeitungsartikel, aber hiervon abgesehen traten wesentlich neue Momente in den parlamentarischen Berathungen nicht zu Tage. Als sichere Freunde der Flottenverstärkung erwiesen sich trotz mancher Bedenken im Einzelnen

die Konservativen, die Reichspartei, die Nationalliberalen, die Freisinnige Vereinigung, die Deutschsoziale Reformpartei, als Gegner die beiden Volksparteien, die Polen, die Welfen und die Sozialdemokraten; die Centrumspartei richtete ihre Angriffe stark gegen Einzelheiten und Aeußerlichkeiten, ließ aber deutlich durchblicken, daß sie dem Kern des neuen Flottenplanes freundlich gegenüberstehe. Diese Aeußerlichkeiten nahmen überhaupt in den Debatten oft einen so breiten Raum ein, daß das Wesentlichste, die Verdoppelung der Schlachtflotte, bisweilen ganz außer Sicht gerieth. Da sie aber im weiteren Verlaufe der Ereignisse immer mehr zurücktraten und schließlich für die Entscheidung gar nicht in Betracht kamen, genügt es, hier mit wenigen Worten darauf einzugehen.

In zwei Richtungen bewegten sich namentlich die Vorwürfe. Einmal wurde behauptet, die Absicht der Flottenverstärkung vor Ablauf des Sexennates bedeute den Bruch einer durch feierliche Zusagen bekräftigten Vereinbarung der Regierungen mit dem Reichstag. Es fiel den Vertretern des Bundesrathes nicht schwer, diesen Irrthum zu berichtigen; beide gesetzgebenden Faktoren waren durch das Flottengesetz nicht mehr gebunden als durch jedes andere Gesetz, das je nach den Umständen revidirt und ausgebaut wird. Und wenn die Ansichten und Absichten der für die deutsche Wehrkraft zur See verantwortlichen Stellen in den letzten Jahren sich verändert hatten, so lag die Ursache hierfür in den politischen Ereignissen seit 1898, die eine sehr deutliche Sprache geredet hatten. Der zweite Vorwurf ging dahin, daß die Flottenpläne eine Ueberraschung nicht nur für den Reichstag, sondern auch für die verbündeten Regierungen gebildet hätten, daß unter Verletzung oder doch Außerachtlassung der konstitutionellen Regeln die Vorbereitungen und Veröffentlichungen durch impulsiven Anstoß von oben erfolgt seien; hierin aber liege die Gefahr absolutistischer Einflüsse, die in der Reichsverfassung keinen Rechtsboden hätten. Gegen diese parlamentarischen Hüter der einzelstaatlichen Rechte, zu denen sich die sonst sehr unitarisch gesinnte radikale Linke aufwarf, trat der Vertreter Bayerns in die Schranken und wies nach, „daß das Verfahren in dieser Sache dasselbe gewesen ist, das bei anderen wichtigeren Vorlagen gebräuchlich ist, also ein vollständig korrektes. Sobald dies nach Lage der Sache möglich war, haben die verbündeten Regierungen von der Absicht der Reichsleitung Kenntniß erhalten. Sie haben aber nicht bloß

Kenntniß erhalten von der Absicht, sondern auch die nöthigen Unterlagen erhalten, um sich ein eigenes Urtheil in der Sache bilden zu können."

Wichtiger natürlich als dieses Beiwerk, mit dem die Opposition ihre Ablehnung zu verbrämen suchte, waren die sachlichen Bedenken. Sie betrafen die Nothwendigkeit und die Möglichkeit der Flottenverstärkung. Die erstere wurde bestritten, weil sich angeblich seit Erlaß des Flottengesetzes vom 10. April 1898 in der politischen Gesammtlage nichts von Belang geändert habe. Der Gegenbeweis war nicht schwer zu führen. An der Hand der politischen und militärischen Gründe, die die Staatssekretäre Graf v. Bülow und Tirpitz in ihren Reden gegeben hatten, wurde dargethan, daß in der That der spanisch-amerikanische Krieg, der energische Eintritt Nordamerikas in die Weltpolitik, der Faschoda-Zwischenfall, die Vorgänge in Samoa, der Ausbruch des Krieges in Südafrika, die Vermehrung unseres Kolonialbesitzes in Ostasien und der Südsee, das enorme Wachsthum unserer Seeinteressen, des auswärtigen Handels, der Schifffahrt, der überseeischen Kapitalanlagen, die großen Zukunftsprobleme, die sich in China, in Afrika, in Südamerika aufthun, endlich die imperialistischen Bestrebungen in den Weltreichen und die wachsenden Flottenrüstungen aller Großmächte —, daß alle diese Ursachen einen starken Umschwung in der politischen Gesammtlage bewirkt haben, dessen Folgen Deutschland sich nicht entziehen kann, wenn es nicht politisch und wirthschaftlich schwerste Nachtheile erfahren will.

Was aber die Möglichkeit der Vermehrung der Kriegsmarine anging, so wurden von den Gegnern die Finanzfrage und die Bemannungsfrage in den Vordergrund geschoben. Die Flotte erfordere ungeheure Kosten, ohne neue Steuern werde es nicht abgehen, diese müsse wieder die minderbemittelte Masse tragen; eine kolossale Schuldenlast würde das Reich bedrücken; nothwendige Kulturaufgaben müßten leiden; neben dem starken Heer könne Deutschland eine große Flotte nicht ertragen. Zudem bestehe jetzt schon in Deutschland, namentlich in der Landwirthschaft, Arbeitermangel, die steigenden Ansprüche von Heer und Marine müßten diesen Nothstand verschärfen. Demgegenüber wurde betont, daß angesichts des Zuwachses von jährlich 800 000 Köpfen die deutsche Bevölkerung doch wahrlich diese Vermehrung der Mannschaften für die Marine liefern könne. Und was die finanzielle Leistungsfähigkeit betreffe, so müsse doch

vor Allem das, was zur Sicherung der Unabhängigkeit und der Wohlfahrt des Reiches unerläßlich sei, geschaffen werden. Bei dem wachsenden Wohlstand des deutschen Volkes, dem anhaltenden Aufschwung seiner Erwerbsthätigkeit würden bei rationeller, gleichmäßiger Vertheilung der Kosten auf eine längere Reihe von Jahren die Mittel auch unschwer ohne neue Steuern aufzubringen sein. Sollte sich aber die Erschließung neuer Finanzquellen als nöthig erweisen, so würde an dem Grundsatze festgehalten werden, daß die Lasten auch auf die wirklich tragfähigen Schultern gelegt würden. Jedenfalls biete die Finanzfrage keine unüberwindlichen Schwierigkeiten.

Wenn auch das Ergebniß dieser Berathungen im Reichstage natürlich kein positives sein konnte, so eröffneten die Debatten doch auch keine ungünstigen Aussichten. Ein großer Gewinn war es jedenfalls, daß die feste Grundlage, auf die die Kriegsmarine durch das Flottengesetz von 1898 gestellt war, kaum mehr ernstlichen Anfechtungen ausgesetzt wurde; die vereinzelten Beschwerden über Verkümmerung des Etatsrechtes fanden wenig Beachtung. Das Eine war von vornherein klar: Erfolgte eine Verstärkung der Flotte, so geschah sie auf dem Fundamente des Gesetzes und in der Richtung der Organisation, die der Flotte bereits vor zwei Jahren gegeben war. Aber auch darüber konnte man sich nicht täuschen: die Bewegung im Lande für die Marine war weit kräftiger und begeisterter als die Stimmung im Reichstage.

Die Flottenbewegung im Reiche.

Das Verständniß für Deutschlands Seegeltung und Seeinteressen hat, wie schon Eingangs bemerkt, seit dem Herbste 1897, gewaltige Fortschritte gemacht. Das zeigte jetzt die Bewegung für die Flottenverstärkung. Sie traf überall auf bereits gelockertes Feld, auf Empfänglichkeit und bereiten Willen, auf volles Erfassen der Nothwendigkeit, diese Lebensfrage des Reiches bald und gründlich zu bejahen, und auf freudiges Bekennen dieser Ueberzeugung. Daß hierin die Berufskreise, deren Arbeit und Erfolg sie in unmittelbare Berührung mit der Flotte bringt, nicht zurückstanden, ist begreiflich: Industrie und Handel traten in bemerkenswerthen Kundgebungen für die Vermehrung der deutschen Kriegsmarine ein. Wir nennen hiervon nur als die bedeutsamsten die Petition der kaufmännischen Vertretungskörper in sämmtlichen

deutschen Seestädten von Emden bis nach Königsberg, die Beschlüsse der großen Verbände der Industriellen und des deutschen Handelstages. Hier zeigte sich vollste Einmüthigkeit und Energie für die Flotte, die den ganzen Handel und die ganze Industrie des Vaterlandes hinter sich hat. Wie groß aber auch die materiellen Interessen sind, die hier in Frage kommen, das beweisen die ziffernmäßigen Nachweise über das Wachsthum der deutschen Seeinteressen in den letzten Jahren und die deutschen Kapitalanlagen in überseeischen Ländern; zwei hierüber im Reichs-Marine-Amt ausgearbeitete, auf wissenschaftlicher Grundlage beruhende Denkschriften haben vorzügliche Dienste für die Aufklärung weitester Kreise gethan. Sie fanden werthvolle Ergänzungen in statistischen Erhebungen über die Betheiligung Süddeutschlands und Westdeutschlands am Außenhandel des Reiches.

Die flottenfreundliche Presse sorgte nicht nur für die Verbreitung dieses reichen Materiales, sondern erörterte auch die Frage in breitestem Rahmen überhaupt. Die politische Nothwendigkeit, die militärische Bedeutung, die volkswirthschaftliche Wichtigkeit, die ungeheure Gefahr einer Blockade mit ihren Folgen für die Arbeiterbevölkerung wurden in erschöpfender Bearbeitung vorgeführt. Daneben erschien eine umfangreiche Litteratur in Essays und Broschüren, in politischen und belletristischen Organen. Der Flottenverein, die Kolonialgesellschaft, der Alldeutsche Verband griffen mit ihren über das ganze Reich verzweigten Organisationen in die Bewegung ein. Tieferen, nachhaltigen Eindruck aber als alles Andere machte die Thatsache, daß sich die führenden Geister Deutschlands auf den Gebieten der Wissenschaft, der Kunst und der Litteratur an die Spitze der Flottenfreunde stellten. Hier war an einem großen Beispiele abermals zu sehen, welch mächtigen Einfluß auf die Gestaltung der politischen Entwickelung in unserem Vaterlande die Kreise haben, denen die geistige Bildung der Nation anvertraut ist. Im gewöhnlichen Tageslaufe wirken sie still und ohne Aufheben, forschend, schaffend, erziehend, bildend — große Ereignisse aber rufen sie hinaus auf den Markt des politischen Lebens und freudig stellen sie ihre Kräfte in den Dienst nationaler Aufgaben.

Vor Allem hatten die Hochschulen, treu ihrem Berufe, Lehrer des Volkes zu sein, die Führung übernommen. Männer der Wissenschaft, deren Name einen Weltruf hat, Theologen

beider Konfessionen, Juristen, Nationalökonomen, Historiker Sozialpolitiker, Philosophen, Geographen, Techniker, die Fakultäten fast aller deutschen Universitäten und Polytechniken entsandten ihre Kontingente in das Heer der Streiter für die Flotte. Ihnen schlossen sich berühmte Schriftsteller und Dichter, große Bildhauer, Maler, Musiker an. Sie alle wollten mit dem Gewicht ihres Ansehens in der Nation dafür eintreten, daß eine große deutsche Flotte uns bitter noth thut. Die Früchte dieser von idealen Beweggründen getragenen Bewegung waren die „Freie Vereinigung für Flottenvorträge", deren Mitglieder, weit über hundert Träger der angesehensten Namen der Wissenschaft, Litteratur und Kunst, großentheils persönlich durch Vorträge in den verschiedensten Theilen des Reiches für die Flottenverstärkung wirkten, und eine Reihe publizistischer Veröffentlichungen, die durch die wissenschaftliche Behandlung der Flottenfrage nach jeder Richtung und durch den nationalen Gehalt einen dauernden Werth behalten. Den äußeren Höhepunkt erreichte diese Propaganda, als Anfang Februar in zahlreichen Protestversammlungen der Sozialdemokraten zu Berlin namhafte Gelehrte für die Flotte mit dem vollen Gewicht der guten Gründe eintraten. Das war seit vielen Jahren nicht geschehen und machte weithin den größten Eindruck. Haben die Leiter der deutschen Politik, an ihrer Spitze der Kaiser, das Flottenproblem in aller Schärfe vor unser Volk gestellt, so sind es die deutschen Gelehrten gewesen, die seine nationale, militärische, wirthschaftliche, soziale und technische Bedeutung den weitesten Kreisen zum Verständniß gebracht und mit ihrem Wirken dieser ganzen Bewegung nicht nur den Zug ins Große und Ideale gegeben, sondern durch ihre persönliche Thätigkeit auch eine Bereicherung unseres öffentlichen Lebens geschaffen haben.

Unter dieser Führung drang die Erkenntniß in immer weitere Schichten des Volkes tief hinein. Ein volltönender Chorus der Zustimmung und Begeisterung erklang aus zahllosen Versammlungen, Vereinen, Vorträgen, Eingaben und Schriften. Es ging das Wehen einer großen Zeit durch die Nation; sie fühlte, daß die Jahrhundertwende auch eine Weltwende bedeute, und sie forderte, daß Deutschland den Aufgaben der Zukunft, die Weltpolitik und Weltwirthschaft stellten, durch eine starke Seemacht gerecht werde. Dem Zuge patriotischer Erhebung entzogen sich auch nicht die Volkskreise, die im

Reichstage durch Gegner oder laue Freunde der Flotte vertreten waren. Den Fraktionen mag diese, einen Druck von außen ausübende Bewegung bisweilen unbequem gewesen sein, — für den Erfolg der guten Sache hat sie zum Heil gewirkt.

Die Novelle zum Flottengesetz.

Die im Januar 1900 erfolgte Beschlagnahme deutscher Postdampfer der Ostafrika-Linie und anderer Schiffe durch englische Kriegsschiffe in den ostafrikanischen Gewässern führte zu einer Reichstagsinterpellation, die auch die Flottenfrage streifen mußte. Man stand im Lande noch unter dem tiefen Eindruck dieser eine höchst eindringliche Sprache führenden Thatsache, deren Schwierigkeiten zu beseitigen erst nachdrückliche Vorstellungen in London nöthig waren, als die Novelle zum Flottengesetz nach einstimmiger Annahme im Bundesrathe Ende Januar an den Reichstag gelangte. Der Entwurf bestand nur aus wenigen Paragraphen. Der erste forderte als Vermehrung des gesetzlich bereits festgelegten Schiffsbestandes ein zweites Doppelgeschwader (17 Linienschiffe, 2 große, 8 kleine Kreuzer) verwendungsbereit, ebenso 5 große und 5 kleine Kreuzer für den Auslandsdienst; als Materialreserve 2 Linienschiffe und für den Auslandsdienst 1 großen und 2 kleine Kreuzer. Dafür sollten in Wegfall kommen die 8 Küstenpanzerschiffe, die aber bis zu ihrem Ersatz als Linienschiffe angerechnet werden sollten. Die weiteren Bestimmungen betrafen die Indiensthaltungen, wonach das 1. und 2. Geschwader die aktive Schlachtflotte, das 3. und 4. die Reserve-Schlachtflotte bilden und von der ersteren sämmtliche, von der letzteren die Hälfte der Linienschiffe und Kreuzer in Dienst gehalten werden sollten, und die Bereitstellung der Mittel, die der jährlichen Festsetzung durch den Etat unterliegen sollten.

Von dem Flottengesetz von 1898 wurden die Vorschriften über den Ersatzbau sowie den Personalbestand und das Verbot, etwaige neue Mittel aus einer Besteuerung von Gegenständen des Massenverbrauchs zu ziehen, aufrecht erhalten, dagegen fiel die Festsetzung einer Beschaffungsfrist hinweg. Lediglich in den Motiven wurde ein Bauplan dargelegt, und zwar sollten alljährlich 3 große Schiffe und 3 kleine auf Stapel gelegt werden, in der Weise, daß zuerst das neue (3.) Linienschiffs-Geschwader gebaut würde, dann von 1906 die neuen Auslandskreuzer

und endlich der Ersatz der Küstenpanzerschiffe durch vollwerthige Schlachtschiffe. 1916 sollte das letzte große Schiff auf Stapel gelegt, 1920 der volle Sollbestand der Flotte erreicht werden. Ausführliche Tabellen veranschaulichten diesen Bauplan nach der technischen und der finanziellen Richtung. Die Begründung selbst bewegte sich in den Bahnen der früheren amtlichen Darlegungen. „Für das heutige Deutsche Reich ist die Sicherung seiner wirthschaftlichen Entwickelung, im Besonderen seines Welthandels, eine Lebensfrage. Zu diesem Zwecke braucht das Deutsche Reich nicht nur Frieden auf dem Lande, sondern auch Frieden zur See — nicht aber Frieden um jeden Preis, sondern einen Frieden in Ehren, der seinen berechtigten Bedürfnissen Rechnung trägt.“ Dieser erste Satz der Begründung giebt das Leitmotiv für die gesammten Ausführungen.

Die erste Plenarlesung.

Der Reichstag nahm die Vorlage bald in Berathung; die erste Lesung dauerte vom 8. bis 10. Februar. Da die Flottenfrage seit fast vier Monaten auf der Tagesordnung der öffentlichen Erörterung stand, auch schon bei der Budgetberathung ausführlich behandelt worden war und der Gesetzentwurf selbst keine Ueberraschungen bot, erwartete von dieser ersten Lesung Niemand viel neue Momente, ebensowenig aber auch schon die Entscheidung. Es war von vornherein klar, daß diese erst in der Kommission fallen würde. Immerhin zeichneten sich doch jetzt schon die Wege und Ziele, für die eine Mehrheit im Reichstage schließlich zu haben sein würde, mit ziemlicher Deutlichkeit ab. Staatssekretär Tirpitz leitete die Verhandlungen mit einer Rede ein, die von der Thatsache ausging: „daß die Nothwendigkeit einer Verstärkung in immer weiteren Kreisen anerkannt wird“, und noch einmal alle politischen, militärischen und technischen Gründe kurz aufführte, die für die baldige und ausgiebige Vermehrung der Flotte auf gesetzlicher Grundlage unter Wahrung des Etatsrechts sprachen. Da die Parteien rechts und links schon entschieden Stellung genommen hatten, war die Position der Centrumspartei maßgebend. Besonderes Interesse beanspruchte daher die Rede des Abgeordneten Dr. Schädler, der an Stelle des schwer erkrankten Abgeordneten Dr. Lieber Namens des Centrums die Erklärung abgab, seine Freunde hielten zwar eine starke Flotte

für nothwendig, aber weder in dem Umfang, noch in der Form der Novelle, und nur unter der Bedingung einer vorherigen Lösung der Finanzfrage durch Beschaffung der nothwendigen Mittel.

Derartige Klauseln enthielt die Zustimmung der Konservativen nicht; Abgeordneter v. Levetzow deutete zwar auch einige Bedenken und Zweifel an, die namentlich in den agrarischen Kreisen beständen, aber mit ruhiger Bestimmtheit erklärte er, daß seine politischen Freunde in der allergrößten Mehrzahl dieser Vorlage freundlich gegenüberständen. Völlig ablehnend verhielt sich der Abgeordnete Frohme, der im Namen der Sozialdemokratie gegen Weltmachtpolitik, Byzantinismus, Eroberungssucht zu Felde zog. Für die Nationalliberalen sprach Abgeordneter Bassermann; er gab der Hoffnung Ausdruck, es werde gelingen, sowohl hinsichtlich der Vermehrung der Flotte wie der Kostendeckung zu einer Einigung zu kommen, wie sie eine solch große nationale Frage erheische. Abseits von diesem Boden stellte sich die kleine Gruppe der bayerischen Bauernbündler, deren Wortführer Abgeordneter Hilpert war. Dagegen trat die Reichspartei mit großer Wärme durch den Grafen Arnim für die Vorlage ein. Staatssekretär Graf Posadowsky führte eine Reihe von wirthschaftlichen und handelspolitischen Gründen für die Flottenverstärkung ins Feld. Abgeordneter Richter leugnete diese auch gar nicht, aber er knüpfte die Zustimmung der Freisinnigen Volkspartei an die unerfüllbare Bedingung, die gesetzliche Fundirung der Kriegsflotte wieder zu beseitigen. Abgeordneter Rickert von der freisinnigen Vereinigung erklärte dagegen mit Nachdruck, wie nothwendig für die Großmachtstellung Deutschlands, seine wirthschaftliche Entwickelung und die Erhaltung des Friedens, die Flottenverstärkung sei. Daß die Polen die Vorlage entschieden ablehnten, betonte Abgeordneter Motty. Für die Deutschsoziale Reformpartei gab der Abgeordnete Liebermann von Sonnenberg der Hoffnung auf einen günstigen Ausgang Ausdruck. Von patriotischer Wärme war die Erklärung des einzigen Litthauers, Abgeordneten Smalakys, getragen; er trat unbedingt für die Flotte ein.

Der dritte Tag der Debatte brachte vor Allem eine große Rede Bebels, der in der Flotte nichts sah als ein Instrument der imperialistischen Eroberungspolitik, die uns in tausend Händel mit aller Welt bringen müßte. Wenn man sich mit unserem

wahren Freunde England gut stelle, brauche man die Marine nicht. Freilich gab er im selben Athemzuge zu, daß England sich durch unsere Konkurrenz auf dem Weltmarkte bedroht fühle. Aber hier müsse eben die Diplomatie ausgleichend eingreifen. Staatssekretär Tirpitz erwiderte ihm, wie am Tage zuvor dem Abg. Richter, sehr schlagfertig unter Berichtigung zahlreicher Irrthümer und schiefer Auffassungen. Die Rede des Abg. Haußmann von der Süddeutschen Volkspartei, der namentlich konstitutionelle Bedenken gegen die Vorlage ins Feld führte, veranlaßte den Staatssekretär Grafen Posadowsky zu einer treffenden Widerlegung. Im Uebrigen war die Sitzung ausgefüllt durch Erklärungen von konservativer Seite, die Graf Schwerin-Löwitz und Abg. Frhr. v. Wangenheim als Vorsitzender des „Bundes der Landwirthe“ für die Flottenverstärkung abgaben, und ein Zwischenspiel Hahn-Szmula, das von der geringen Neigung der Betreffenden für die Verstärkung der Flotte Zeugniß gab. Die Debatte schloß mit der Verweisung des Gesetzentwurfes an die Budgetkommission.

Die Kommissionsberathungen.

Im Lande war der Eindruck dieser ersten Lesung vielfach der einer Enttäuschung. Man hatte in weiten Kreisen eine energischere und freudigere Zustimmung erhofft und verhehlte sich nicht, daß Freund und Gegner der Vorlage zum Theil mit stumpfen Waffen gekämpft hatten. Die Besorgniß wurde noch vermehrt, als die Budgetkommission lange Wochen verstreichen ließ, ehe sie an ihre Aufgabe herantrat. Das geschah erst unmittelbar vor den Osterferien, als bereits der gesammte Reichshaushaltsetat völlig erledigt war. Vom 27. bis 29. März fand eine Art Generaldiskussion statt. Dann trat abermals eine lange Pause ein; erst am 25. April wurden die Kommissionsberathungen wieder aufgenommen und dauerten nun mit einigen kurzen Unterbrechungen bis zum 22. Mai. Im Ganzen hat die Kommission in zwei Lesungen nicht weniger als 17 Sitzungen zur Berathung der Flottennovelle abgehalten. Dazwischen wurde noch eine Plenarsitzung eingeschoben, um den Bestimmungen der Geschäftsordnung zu genügen; sie galt der 1. Lesung der von der Kommission vorgeschlagenen Steuer- und Zollprojekte. Auch dieser langsame Gang der Berathungen rief Anfangs eine ungeduldige Befürchtung hervor, die aber

bald schwand, als mit wachsender Deutlichkeit die Absicht der Kommission, eine erhebliche Flottenverstärkung zu bewilligen, zu Tage trat.

Den Verhandlungen in der Budgetkommission, deren Vorsitzender Abgeordneter v. Kardorff war, lag ein vom Abgeordneten Müller-Fulda (Centrum) ausgearbeiteter Plan zu Grunde, der allgemein als Leitfaden in dem Labyrinth der ungemein zahlreichen in die Debatten hereingezogenen Fragen angenommen wurde. Die Nothwendigkeit der Flottenverstärkung und die Beziehungen zu anderen Staaten standen an der Spitze. Die von den Staatssekretären des Auswärtigen und der Marine hier ertheilten Auskünfte waren zum Theil geheim zu halten. Aber das politische Moment, das überhaupt das treibende für die Flottennovelle war, bewährte auch hier wiederum seine durchschlagende Kraft. Ihm gleichwerthig stellten sich zur Seite die militärischen Motive und die technischen Gründe. Gestützt auf sie, entschloß sich die Kommission, das Hauptgewicht auf die Schlachtflotte zu legen, die Auslandschiffe aber erst in die zweite Linie zu rücken. Damit war man schon zu einem positiven Ergebniß gelangt. Doch wurde die Erreichung des Zieles noch wesentlich erschwert und verzögert durch höchst langwierige Finanzdebatten, an die sich dann weiter allgemeine, mit der Flottennovelle nur in losem Zusammenhange stehende Erörterungen über einige Fragen der Agrarpolitik schlossen.

Obwohl die Vertreter der verbündeten Regierungen anfangs auf dem Standpunkt verharrten, daß neue Steuern nicht nothwendig seien, da die natürliche Entwickelung der vorhandenen Einnahmen des Reiches zur Deckung der Kosten ausreichen würden, bestand die Mehrheit der Kommission unweigerlich auf der Forderung: Erst die Kostendeckung durch neue Steuern und Zölle, sonst keine Flottenverstärkung! Und weiter wurden ausreichende Erklärungen der verbündeten Regierungen über Maßnahmen zum Schutze und zur Förderung der Landwirthschaft verlangt, als eine Art von Kompensation für die Vortheile, die der Industrie und dem Handel aus der Verstärkung der Flotte erwachsen würden. Endlich aber wurde der Wunsch vorgebracht, das Flottengesetz von 1898 und die Novelle von 1900 in ein einziges Gesetz zu verschmelzen, um Unklarheiten und Mißverständnissen vorzubeugen. In allen drei Punkten gaben die verbündeten Regierungen nach, und so wurde schließ-

lich ein Kompromiß vereinbart, das als neue Vorlage an das Plenum ging.

Die Grundzüge dieser Vereinbarung waren folgende: Die Regierungsforderung der Schlachtflotte wurde voll und ohne Abstrich bewilligt. Dagegen wurde die Vermehrung der Auslandsschiffe abgelehnt, obwohl vom Bundesrathstisch sofort erklärt wurde, hier könne nur von einem Aufschube die Rede sein. Der gesammte Sollbestand der Flotte (§ 1) — mit Ausnahme der Kanonenboote, Schul- und Spezialschiffe sowie der Torpedoboote — wurde auch in seinen Formationen gesetzlich festgelegt. Als Fristen für die Lebensdauer der Schiffe (§ 2) wurden bestimmt 25 Jahre für Linienschiffe (wie bisher) und 20 Jahre für Kreuzer (bisher 20 Jahre für große, und 15 für kleine Kreuzer). Bezüglich der Indiensthaltungen der Schlachtflotte (§ 3) wurde die Regierungsvorlage unverändert angenommen, hinsichtlich des Personalbestandes (§ 4) fand der betreffende Paragraph des Gesetzes von 1898 Aufnahme. Die §§ 5 und 6 sprechen von den Kosten; der erstere weist die Bereitstellung der Mittel der jährlichen Feststellung durch den Etat zu, wie dies auch der ursprüngliche Regierungsentwurf gewollt, der zweite übernimmt aus dem Flottengesetz von 1898 das Verbot einer Mehrbelastung des Massenkonsums für Zwecke der Flotte. Endlich wurde noch eine Schlußbestimmung angefügt, wonach das neue Flottengesetz gleichzeitig mit einem noch in dieser Session zu erlassenden Gesetz betreffend Abänderung des Reichsstempelgesetzes und einem Gesetz, betreffend Abänderung des Zolltarifes, in Kraft treten soll.

Diese letzteren Bestimmungen verkoppeln das Flottengesetz unlösbar mit der Kostendeckung, die aus zwei Hauptquellen fließen soll: Einmal wird der infolge der Flottenvermehrung sich ergebende Mehrbedarf an Reichseinnahmen aufgebracht werden durch Erhöhung der Reichsstempelabgaben auf Werthpapiere, Kaufgeschäfte und Lotterieloose sowie durch Einführung eines Stempels auf Kuxe und Schiffsfrachturkunden, sodann aber durch Erhöhung der Zollsätze auf Schaumwein, Branntwein und Liqueure aller Art, Biere, endlich Schwefeläther. In zwei Resolutionen wurde drittens die Einführung einer Verbrauchsabgabe für inländischen Schaumwein und einer Besteuerung des Saccharins in der nächsten Reichstagssession gefordert, während die Abänderungen des Reichsstempelgesetzes und des Zolltarifs sofort in Kraft treten sollen. Diese Vor-

schläge zur Kostendeckung waren, wie gesagt, das Ergebniß umständlicher Berathungen, in denen noch eine große Menge anderer Steuerprojekte erörtert wurde, ohne indeß eine Mehrheit zu finden. Der Gesammtbetrag aus den neuen bezw. erhöhten Abgaben und Zöllen wird auf rund 50 bis 60 Millionen veranschlagt, ein Betrag, der voraussichtlich die Mehrausgaben für die Flotte erheblich übersteigen wird.

Endlich aber ist noch zu erwähnen, daß die Budgetkommission auch noch einige weitere Resolutionen dem Reichstage vorzulegen beschloß. Die erste verlangte, daß künftig im Etat für die Verwaltung der kaiserlichen Marine die vollen Kosten für die Armirungen (statt bisher zwei Drittel) und von den Schiffsbaukosten 6 (statt bisher 5) Prozent des Werthes der Flotte auf den ordentlichen Etat übernommen werden. Dies bezweckt eine Verschiebung der aus laufenden Mitteln und der aus Anleihen zu bestreitenden Kosten im Sinne einer Erhöhung der ersteren, einer Verringerung der letzteren. Die zweite Resolution wünscht, daß der aus den Mehreinnahmen vom neuen Stempelgesetz etwa verbleibende Ueberschuß zur Verminderung der Reichsschuld Verwendung finde. Endlich soll drittens der Reichskanzler ersucht werden, dahin zu wirken, daß im Interesse der Landwirthschaft und zum Zweck ihrer Versorgung mit den nöthigen Arbeitskräften die Reichsgrenzen für den erforderlichen Zuzug fremdländischer Arbeiter geöffnet werden. Diese Resolution war das Ergebniß einer ausgedehnten Debatte über die Leutenoth auf dem Lande, die sich äußerlich an die Frage der Bemannung der Flotte anschloß.

Der Schluß der Berathungen im Reichstage.

So bepackt und verknüpft mit verschiedenen Gesetzen und Resolutionen, die zum Theil nur im losen Zusammenhange mit der eigentlichen Flottenvorlage stehen, wurde der Entwurf in der Budgetkommission endgültig mit 18 gegen 9 bezw. 19 gegen 8 Stimmen angenommen. Dafür stimmten Centrum, Konservative, Reichspartei, Nationalliberale, Freisinnige Vereinigung und Deutschsoziale Reformpartei, dagegen Sozialdemokraten, Freisinnige und Süddeutsche Volkspartei, Polen. Zu Berichterstattern wurden die Abgeordneten Müller (Fulda) für das eigentliche Flottengesetz und Paasche für die Finanzvorschläge ernannt. Da die Fertigstellung der umfangreichen Referate

einige Zeit erforderte, konnten die Plenarverhandlungen nicht mehr vor der Pfingstpause abgehalten werden. Die Erledigung des Flottengesetzes erfuhr somit abermals eine kleine Verzögerung und fand erst in den Sitzungen vom 6.—12. Juni statt. Ueber den Verlauf dieser zweiten und dritten Berathungen können wir uns sehr kurz fassen, zumal sie die Flottenfrage selbst weniger als die Kostendeckung betrafen. Es genügt, wenn wir die entscheidenden Momente voranstellen.

Hier aber ist in erster Linie die Erklärung des Staatssekretärs Tirpitz über die gestrichene Position der Auslandsschiffe zu erwähnen. Ein Mehrbedarf an Auslandsschiffen, so betonte er, bestehe eigentlich heute schon. Wenn die verbündeten Regierungen trotzdem vorgeschlagen hätten, mit dem Bau neuer Auslandskreuzer erst im Jahre 1906 zu beginnen, so liege der Grund dafür in der Thatsache, daß vor Allem eine Verstärkung der Schlachtflotte erforderlich sei. Gleichzeitig beide zu vermehren, sei nicht angängig erschienen, darum müsse man das Wichtigste zuerst ausführen. Aus diesen Erwägungen hätten die verbündeten Regierungen sich entschlossen, jetzt einer Vertagung der Entscheidung über die Vermehrung der Auslandsschiffe zuzustimmen. Man werde seiner Zeit ja sehen, ob und in welchem Umfange eine solche Verstärkung nothwendig sei; er halte es für sehr unwahrscheinlich, daß der Mehrbedarf in der Regierungsvorlage zu hoch angesetzt sei. Von mehreren Rednern wurde hierzu in der Debatte geäußert, daß später die Bewilligung der jetzt gestrichenen Auslandsschiffe erfolgen müsse; auch Abgeordneter Bebel verhehlte nicht, daß dies sicher der Fall sein werde. Eine zweite bedeutsame Feststellung gab Abgeordneter Gröber, der namens der Centrumspartei sprach, mit der Erklärung, daß das Budgetrecht des Reichstages in dem neuen Flottengesetz in vollem Umfange gewahrt sei. Hierfür fand er die Zustimmung der Konservativen, der Nationalliberalen und der Freisinnigen Vereinigung, während allerdings die Abgeordneten Bebel und Richter in diesem Punkte völlig unbelehrbar blieben, indem sie wiederholt versicherten, dem Reichstag sei mit dem Gesetz eine gebundene Marschroute vorgeschrieben. Im Uebrigen wiederholten die Oppositionsredner die alten Einwände gegen die Flottenverstärkung; doch merkte man ihnen sichtlich an, daß sie selbst ihre Position verloren gaben.

Die erste Abstimmung war eine namentliche: Mit 153 Ja gegen 79 Nein unter zwei Stimmenthaltungen wurde § 1

(Schiffsbestand) unverändert angenommen; die relativ geringe Besetzung des Hauses erklärt sich aus dem Umstande, daß für diesen Tag noch keine Abstimmung erwartet worden war. In rascher Folge und ohne jede Debatte wurden dann am 7. Juni die §§ 2—5 (Ersatzbau, Indiensthaltungen, Personalbestand, Kosten) angenommen. Bei dem Schlußparagraphen aber, der das Flottengesetz mit den neuen Finanzgesetzen verkoppelt, setzte eine große Diskussion ein, die fast ununterbrochen drei Sitzungen in Anspruch nahm. Die ernsten Bedenken und gewichtigen Gründe, die auf Seiten von Handel und Industrie, und zwar sowohl bei Unternehmern wie bei Arbeitern, gegen die neuen Steuer- und Zollvorschläge der Kommission vorhanden waren, wurden namentlich von den Abgeordneten v. Siemens, Richter, Bebel, Rickert, Hilbck, Singer erörtert, während die Abgeordneten Graf Kanitz, Müller-Fulda, Gröber, Graf Arnim, v. Kardorff, Heim für die Forderungen eintraten oder sie noch zu erhöhen wünschten. Auch der preußische Handelsminister Brefeld hielt mit einigen Zweifeln über die Räthlichkeit des neuen Kuxenstempels nicht zurück. Die Gegner dieser Finanzpläne befürchteten von ihrer Verwirklichung eine schwere Belastung von Handel und Wandel, die nach den Einen hauptsächlich den Mittelstand, nach den Anderen sogar direkt oder indirekt die Arbeiterbevölkerung treffen würde. Auf der anderen Seite hielt man dagegen an der Auffassung fest, daß die sämmtlichen Steuern und Zölle lediglich die tragfähigen Schultern berühren würden, wobei es überdies nur ein Gebot der Gerechtigkeit sei, daß die von der Flotte den größten Vortheil ziehenden Kreise auch zur Deckung der Kosten herangezogen werden müßten. Mit größter Schärfe wurde dabei aufs Neue das Dogma aufgestellt: Erst die neuen Steuern und Zölle, dann die Flotte! Unter diesen Umständen konnte der Ausgang nicht zweifelhaft sein: Auch die Gesetzentwürfe, betreffend Abänderungen des Reichsstempelgesetzes und des Zolltarifes, fanden nahezu unveränderte Annahme. Ebenso trat das Plenum des Hauses in zweiter Lesung den sämmtlichen Resolutionen bei, die die Kommission beantragte, darunter allerdings der über die Maßregeln gegen die Leutenoth nur mit geringer Mehrheit.

Nachdem so die zweite Berathung des Flottengesetzes und der Finanzvorlagen volle vier Tage in Anspruch genommen hatten, konnte der Schlußakt, die dritte Lesung dieser sämmtlichen Entwürfe, in einer einzigen Sitzung, zu-

gleich der letzten der langen und wichtigen Reichstagssession 1898/1900, am 12. Juni vor sich gehen. Das Ergebniß stand von vornherein fest. Die Reden aus dem Hause betrafen daher entweder persönliche Auseinandersetzungen und Versuche kleinerer Korrekturen oder sie entsprangen dem Bedürfniß, noch einmal in letzter Stunde für die Parteistellung Zeugniß abzulegen. Zuerst wurde das Stempelgesetz endgiltig mit 208 gegen 87 Stimmen angenommen, dann folgte das Zolltarifgesetz; gegen beide stimmten die Sozialdemokraten, die Volksparteien, die Freisinnige Vereinigung und die Polen, Welfen, Elsässer. Nunmehr trat das Haus in die dritte Lesung des Flottengesetzes selbst ein. Abg. Frhr. v. Stumm verwahrte sich gegen die Vorwürfe übermäßiger Gewinne aus der Panzerplattenfabrikation. Namens des „Bundes der Landwirthe" erklärte Abg. Oertel die Zustimmung seiner Freunde für die Flottenverstärkung, die im Interesse der Weltmachtstellung nothwendig sei. Einen in seiner Leidenschaft sich förmlich überschlagenden Protest schrie Abg. Liebknecht von den Sozialdemokraten in den Saal hinein; seine erhitzten Tiraden trugen ihm drei oder vier Ordnungsrufe ein. Würdig und nachdrücklich hob Abg. Sattler für die Nationalliberalen die große Bedeutung dieses neuen Flottengesetzes hervor. Staatssekretär Graf Posadowsky versprach nach Kräften für die Maßregeln zur Beseitigung der Leutenoth zu wirken.

Als die Debatte abermals in persönlichen Auseinandersetzungen zu verrinnen drohte, ergriff der Reichskanzler Fürst zu Hohenlohe das Wort, um von der hohen Warte seiner langen staatsmännischen Erfahrung darzuthun, „daß das Drängen nach einer deutschen Flotte recht eigentlich aus dem deutschen Volke hervorgegangen ist". Die Geschichte des 19. Jahrhunderts zeige, daß der Ruf nach einer deutschen Flotte stets dann hervorgetreten sei, wenn sich das Streben nach einheitlicher Gestaltung Deutschlands geltend machte. Und als dies Streben endlich Verwirklichung fand, trat auch sofort die Forderung nach einer Flotte auf. Man war einig in der Ueberzeugung von ihrer Nothwendigkeit, die denn auch von da an in ihrer Entwickelung stetig fortgeschritten ist. Meinungsverschiedenheiten traten seitdem nur auf in Bezug auf die Größe der Flotte und die Höhe der zu verwendenden Mittel. Der Weg, den man ein-

schlug, um die Mittel für Heer und Flotte zu beschaffen, führte zu der Reform unserer Zollgesetzgebung und dies hatte einen industriellen Aufschwung, eine Entwickelung unseres Handels zur Folge, die das Verlangen nach dem Schutze unseres Handels durch eine Flotte mit erneuter Kraft hervortreten ließ. Es handelt sich da nicht allein um den Schutz durch einzelne Schiffe oder um den Nachdruck, mit dem Forderungen in fremden Ländern zu unterstützen sind, sondern es handelt sich darum, unsere Existenz als handeltreibende Weltmacht zu sichern. Das Deutsche Reich darf nicht abhängig sein von dem guten Willen anderer mächtiger Nationen; es muß auf eigenen Füßen stehen und auf Achtung zählen können. Daraus ergiebt sich die Nothwendigkeit einer starken Flotte. Die neueste Geschichte lehrt, wohin ein Land kommt, das eine ungenügende Flotte hat. Zum Schlusse erinnerte der greise Staatsmann diejenigen, denen die Opfer, die die Flotte verlangt, zu lästig erscheinen, nochmals daran, daß die idealen Einheitsbestrebungen, das Drängen nach einer Weltmachtstellung, die aus dem deutschen Volke hervorgegangen sind, uns auf die Bahn geführt haben, auf der wir uns befinden und auf der wir nicht umkehren können.

Staatssekretär Graf v. Bülow fügte diesen Worten des Reichskanzlers in Erwiderung einer Bemerkung aus dem Hause noch hinzu, die deutsche Reichspolitik werde nur und ausschließlich durch nationale Gesichtspunkte bestimmt. Die Politik eines großen Landes kann weder durch Sympathien noch durch Antipathien bestimmt werden, sondern sie kann nur geleitet werden vom Standpunkt der deutschen Gesammtinteressen und der sorgsamen Abwägung der Frage: Wohin weist der reale deutsche Vortheil, und von welcher Seite droht Deutschland Nachtheil? Alle abenteuerlichen Pläne liegen uns vollkommen fern. So etwas widerspricht durchaus den Traditionen unserer Politik und dem Charakter des deutschen Volkes. Wir wollen aber weder bei Seite geschoben werden, noch wollen wir unter die Räder kommen. Wir wollen Sicherheit dafür haben, daß wir uns auch weiter im Frieden, ungestört in wirthschaftlicher und politischer Beziehung entwickeln können.

So klangen die Debatten im Reichstag in würdigen Tönen aus. Die Abstimmung selbst ergab nach Annahme der einzelnen

Paragraphen zum Schluß beim Namensaufruf, daß das Flottengesetz mit 201 gegen 103 Stimmen angenommen worden ist. Mit Nein stimmten die Sozialdemokraten, die Volksparteien, die Polen, Welfen, Elsässer und ein Bruchtheil der Centrumspartei; manche Flottengegner fehlten bei der Schlußabstimmung entschuldigt oder unentschuldigt, so die Abgg. Richter, Lenzmann, Schmidt-Elberfeld, Heine, Schippel. Nach den endgültigen Beschlüssen des Reichstages hat das Flottengesetz nun folgenden Wortlaut:

Das Flottengesetz von 1900.

I. Schiffsbestand.

§ 1. Es soll bestehen: 1. die Schlachtflotte: aus 2 Flottenflaggschiffen, 4 Geschwadern zu je 8 Linienschiffen, 8 großen Kreuzern und 24 kleinen Kreuzern als Aufklärungsschiffen; 2. die Auslandflotte: aus 3 großen Kreuzern und 10 kleinen Kreuzern; 3. die Materialreserve: aus 4 Linienschiffen, 3 großen Kreuzern und 4 kleinen Kreuzern. Auf diesen Sollbestand kommen bei Erlaß dieses Gesetzes die in der Anlage A*) aufgeführten Schiffe in Anrechnung.

§ 2. Ausgenommen bei Schiffsverlusten sollen ersetzt werden: Linienschiffe nach 25 Jahren, Kreuzer nach 20 Jahren. Die Fristen laufen vom Jahre der Bewilligung der ersten Rate des zu ersetzenden Schiffes bis zur Bewilligung der ersten Rate des Ersatzschiffes. Für den Zeitraum von 1901 bis 1917 werden die Ersatzbauten nach der Anlage B**) geregelt.

II. Indiensthaltung.

§ 3. Bezüglich der Indiensthaltung der Schlachtflotte gelten folgende Grundsätze: 1) Das erste und zweite Geschwader bilden die aktive Schlachtflotte, das dritte und vierte Geschwader die Reserve-Schlachtflotte; 2) Von der aktiven Schlachtflotte sollen sämmtliche, von der Reserve-Schlachtflotte die Hälfte der Linienschiffe und Kreuzer dauernd im Dienste gehalten werden; 3) Zu Manövern sollen einzelne, außer Dienst be-

*) In der Anlage A sind aufgeführt 27 Linienschiffe, 12 große Kreuzer und 29 kleine Kreuzer.

**) Es werden in Anlage B für Ersatzbauten von 1901 bis 1917 aufgeführt 17 Linienschiffe, 10 große Kreuzer und 29 kleine Kreuzer.

findliche Schiffe der Reserve-Schlachtflotte vorübergehend in Dienst gestellt werden.

III. Personalbestand.

§ 4. An Deckoffizieren, Unteroffizieren und Gemeinen der Matrosen-Divisionen, Werft-Divisionen und Torpedo-Abtheilungen sollen vorhanden sein: 1) volle Besatzungen für die zur aktiven Schlachtflotte gehörigen Schiffe, für die Hälfte der Torpedoboote, die Schulschiffe und die Spezialschiffe; 2) Besatzungsstämme (Maschinenpersonal $^{2}/_{3}$, übriges Personal $^{1}/_{2}$ der vollen Besatzungen) für die zur Reserve-Schlachtflotte gehörigen Schiffe sowie für die zweite Hälfte der Torpedoboote; 3) $1^{1}/_{2}$ fache Besatzungen für die im Auslande befindlichen Schiffe; 4) der erforderliche Landbedarf; 5) ein Zuschlag von 5 v. H. zum Gesammtbedarf.

IV. Kosten.

§ 5. Die Bereitstellung der zur Ausführung dieses Gesetzes erforderlichen Mittel unterliegt der jährlichen Festsetzung durch den Reichshaushalt.

§ 6. Insoweit vom Rechnungsjahre 1901 ab der Mehrbedarf an fortdauernden und einmaligen Ausgaben des ordentlichen Etats der Marineverwaltung den Mehrertrag der Reichsstempelabgaben über die Summe von 53 708 000 Mk. hinaus übersteigt, und der Fehlbetrag nicht in den sonstigen Einnahmen des Reiches seine Deckung findet, darf der letztere nicht durch Erhöhung oder Vermehrung der indirekten, den Massenverbrauch belastenden Reichsabgaben aufgebracht werden.

V. Schlußbestimmung.

Dieses Gesetz tritt gleichzeitig mit dem noch in dieser Session des Reichstages zu erlassenden Gesetz, betreffend Abänderung des Reichsstempelgesetzes, vom 27. April 1894 und dem Gesetz, betreffend die Abänderung des Zolltarifgesetzes, in Kraft.

Das Gesetz, betreffend die deutsche Flotte, vom 10. April 1898 wird aufgehoben.

So das Gesetz, das am 13. Juni die Zustimmung des Bundesrathes gefunden hat und am 14. Juni vom Kaiser vollzogen worden ist.

Schlußwort.

Die Bedeutung der Annahme des Flottengesetzes beruht unseres Erachtens in zwei Hauptpunkten. Verbündete Regierungen und Reichstag, getragen von dem Willen der Nation, bekennen damit den festen Entschluß, daß das Deutsche Reich in der Weltpolitik und auf dem Weltmarkt seine Stellung und seine Interessen behaupten, sichern und fördern will. Dieses offene und stolze Bekenntniß wird nach Außen wie nach Innen wohlthätige Folgen haben. Nach Außen erscheint es als Proklamation einer starken nationalen Politik, nach Innen liefert es den Beweis der Einigkeit in Lebensfragen der Nation. Wie die innere Kraft durch solche Einigkeit gehoben wird, so müssen Freund und Gegner im politischen Konzert der Mächte das Deutsche Reich nicht nur als Landmacht, sondern auch als starke Seemacht einschätzen lernen. Das ist der politische Hauptpunkt, der andere betrifft unser Verfassungsleben. Das große Prinzip, die Reichsmarine auf feste gesetzliche Grundlage, unabhängig von der parlamentarischen Konstellation, zu stellen und gleichzeitig dem Reichstage das konstitutionelle Budgetrecht zu wahren, ist in dem neuen Gesetz noch schärfer durchgeführt als in dem ersten. Wir können uns nun versichert halten, daß mit den namhaften Opfern auch wirklich eine starke Flotte in absehbarer Zeit erbaut wird, die in ihrem Bestande und in ihrer Kriegsbereitschaft dauernd gesichert bleibt. Es bleibt aber auch die parlamentarische Kontrole und Initiative ungeschmälert, die in einem Verfassungsstaat nützlich und nothwendig ist.

Angesichts dieser gewaltigen Errungenschaften dürfen wir uns die Freude über den Erfolg nicht trüben lassen durch das Bedauern, daß nicht alle Forderungen durchgesetzt worden sind und daß überdies die Deckungsfrage in einer Weise gelöst wird, die manchem Flottenfreunde schwere Bedenken einflößt. Der Abstrich der Auslandsschiffe hat für den Augenblick weniger einen materiellen als einen moralischen Nachtheil. Wir hoffen aber zuversichtlich, daß das jetzt bei Seite Geschobene dann, wenn wir es brauchen können, wieder hervorgeholt und verwirklicht werde. Der Schutz deutscher Interessen im Auslande durch Kriegsschiffe ist allseitig als nothwendig anerkannt; nur über das Maß, das Wie und Wo sind Zweifel möglich. Unsere wirthschaftliche Entwickelung und der Gang der Ereignisse werden hierüber von Tag zu Tag

eindringlichere Lehren und Aufklärungen geben. Und was die Finanzfragen betrifft, so gilt hier der Satz, daß wer das Ziel will, auch den dorthin führenden Weg gehen muß. Trotz mancher Mängel und Härten im Einzelnen, die aber die Lebens- und Spannkraft unseres Wirthschaftslebens überwinden wird, sind die neuen Stempel und Zölle Reichseinnahmen, die von den leistungsfähigeren Schultern getragen werden, die breiten Massen der Minderbemittelten und Armen aber so gut wie nicht berühren.

Wir schließen mit dem Wunsche, daß das Deutsche Reich, das deutsche Volk in dem 14. Juni 1900 einen Markstein seiner Geschichte haben möge, von dem aus sein Weg zu immer höheren Zielen der Macht, der Wohlfahrt, des Ansehens, des Friedens und der Gesittung führt!

Nebenaufgaben der Kriegsmarine im Jahre 1900.

I. Vermessungsthätigkeit.

Eine seefahrende Nation hat die Pflicht, zur Erschließung und Kenntlichmachung der Straßen zur See, der Häfen und Ankerplätze und zur Bekanntgabe von gefundenen Untiefen und sonstigen die Schifffahrt beeinflussenden Wahrnehmungen beizutragen und zwar nicht nur an den eigenen Küsten und in den zugehörigen Gewässern sowie in denen der Kolonien, sondern überall da, wo ihre Schiffe verkehren. Diese Aufgaben können auf mannigfache Art gefördert werden. Sie erstrecken sich von der genauen Küsten- und Seevermessung bis zu den einfachen, aber gewissenhaften Aufzeichnungen über Abweichungen von den vorhandenen Seekarten und Segelanweisungen. Die Ausführung der Vermessungen fällt naturgemäß der Kriegsmarine zu, dagegen können durch Sammlung von für die Nautik wichtigen Notizen die Handelsschiffe sehr viel zur Vervollständigung und Ergänzung der Kenntniß der Meere und Häfen beitragen, wie dies auch seitens unserer Handelsschiffe in anerkennenswerther Weise geschieht.

Die Kaiserliche Marine hat mit Vermessungsarbeiten schon im Anfang der siebziger Jahre begonnen und entsprechend ihrer weiteren Entwickelung ihre Thätigkeit auch auf diesem Gebiet immer mehr erweitert. Im Jahre 1899 waren zu Vermessungszwecken im Dienst:

I. Im Inlande:
  a) S. M. Spezialschiff „Hyäne" mit 2 Peilbooten während 6 Monaten,
  b) 3 selbständige Peilboote, die jeweilig den einzelnen Küstenbezirksämtern zugetheilt waren, ebenfalls während 6 Monaten.

II. Im Auslande:
  a) S. M. Spezialschiff „Möwe",
  b) S. M. Spezialschiff „Wolf",
  c) ein besonderes Vermessungsdetachement mit einem Peilboot in Kiautschou

  } während des ganzen Jahres.

S. M. S. „Hyäne" mit den beiden zugehörigen Peilbooten nahm Vermessungen in der Nordsee vor. Gerade die Verhältnisse in der Nordsee, wo die Mündungen der großen

Flüsse Elbe, Weser, Ems sowie die beträchtlichen Ebbe- und Fluthersheinungen fortwährend Aenderungen im Fahrwasser hervorrufen, machen eine stetige Kontrole der Wassertiefen und eine häufige Neuaufnahme der Küstengewässer erforderlich. Die Kontrole der Wassertiefen wird theils von den der Kaiserlichen Marine unterstehenden Küstenbezirksämtern, theils von den Wasserbauinspektionen und Lootsenkommandos ausgeübt, während die Neuaufnahmen und sonstigen Vermessungen von den Vermessungsschiffen und Peilbooten der Marine ausgeführt werden.

So wurden im verflossenen Jahre von S. M. S. „Hyäne“ mit den beiden zugehörigen Peilbooten vermessen: die Rhede von Glückstadt, die Rhede von Cuxhaven, die Außen-Jade, die Wattenfahrwasser der ostfriesischen Inseln und die Harle. Außerdem wurden von diesem Schiffe eine Anzahl von photographischen Aufnahmen für Küstenansichten hergestellt, die als sogenannte „Vertonnungen“ in die Seekarten und Segelhandbücher aufgenommen werden und dem mit den örtlichen Verhältnissen nicht vertrauten Schiffer das Zurechtfinden an der Küste erleichtern.

Die spezielle Aufnahme des Elbe-Fahrwassers von dem Kaiser Wilhelm-Kanal bei Brunsbüttel bis Cuxhaven fiel dem Küstenbezirksamt V zu, dem hierzu eines der selbständigen Peilboote zur Verfügung stand. Letzteres lothete nach Beendigung der Aufnahmen in der Elbe noch das Fedderwardner Fahrwasser aus.

Die beiden anderen selbständigen Peilboote wurden zu Vermessungen in der Ostsee verwendet. Wenn auch die Fahrwasser- und Strömungsverhältnisse in der Ostsee namentlich durch das fast völlige Fehlen der Gezeiten wesentlich einfacher sind, so daß jährliche Aufnahmen im Großen, wie dies in der Nordsee der Fall ist, nicht mehr unbedingt erforderlich sind, nachdem einmal die gründliche Vermessung unserer Ostseegewässer stattgefunden hat, so werden doch auch hier Ergänzungen und Kontrolvermessungen erforderlich. Diese Arbeiten werden unter der Leitung der betreffenden Küstenbezirksämter durch die vorerwähnten Peilboote ausgeführt. Sie erstreckten sich im Jahre 1899 auf Lothungen an der Weichsel-Mündung, Auslothung des Frischen Haffs, Seelothungen bei Crantz, zwischen Rositten und Schwarzort und an der Küste der Kurischen Nehrung, Lothungen im Kurischen Haff. Ferner

wurden vorgenommen: Lothungen im Greifswalder Bodden, Aufnahme der Häfen Colbergermünde, Rügenwaldermünde und Stolpmünde, Vermessung des äußeren Theiles der Kieler Föhrde und der beiden vertieften Häfen von Apenrade.

Von den im Auslande stationirten Vermessungsschiffen nahm S. M. S. „Möwe“ Vermessungen in der Südsee, S. M. S. „Wolf“ Vermessungen an der westafrikanischen Küste vor. Diese Vermessungsarbeiten sind mit besonderen Schwierigkeiten verbunden, da nicht nur das Gelände häufig nur mit äußersten Anstrengungen passirbar ist, Seegang und Brandung die Arbeiten unendlich erschweren, sondern auch die klimatischen Verhältnisse die Gesundheit gefährden. Doch schreiten auch dort die Vermessungsarbeiten rüstig fort, aber mit dem Wachsen unseres Kolonialbesitzes treten immer neue Vermessungsaufgaben an die Marine heran, deren Erledigung noch eine Reihe von Jahren erfordern wird. So ist durch die Erwerbung der Karolinen ein wenig bekanntes und nur äußerst oberflächlich vermessenes Seegebiet unter deutsche Oberhoheit gekommen, das dringend einer genaueren Vermessung bedarf.

Im Kiautschou-Gebiete wurde bald nach der Besitzergreifung eine planmäßige See- und Landvermessung seitens der Marine vorgenommen. Es handelte sich dort nicht nur um die Aufnahme der Küsten und der Bucht, sondern auch um eine regelrechte Vermessung des besetzten Landes und Einrichtung des zur Anlage des Grundbuches erforderlichen Katasters. Die Vermessungen in Kiautschou wurden im Mai 1898 begonnen und kamen im Dezember vorigen Jahres zum Abschlusse, mit Ausnahme der Katasterarbeiten, die mit der weiteren Entwickelung der Kolonie Kiautschou stetig fortgeführt werden müssen. Es wurde daher bereits im April 1899 ein besonderes Katasteramt eingerichtet, das dauernd im Kiautschou-Gebiete verbleiben wird. Außer den eigentlichen Vermessungsarbeiten in Kiautschou fiel dem Vermessungsdetachement noch die Anlage einer meteorologischen Station und einer Zentralstation zu.

II. Förderung und Schutz der Fischerei.

Zur Förderung und zum Schutz der deutschen Hochseefischerei waren während des Sommers 1899 die beiden Kreuzer „Olga“ und „Zieten“ in Dienst.

Von besonderem Interesse ist die Thätigkeit des ersteren Schiffes, das auf Requisition des deutschen Seefischereivereins eine sorgfältig vorbereitete und wohlausgerüstete Expedition in das Nordpolarmeer unternahm. S. M. S. „Olga“ ging am 22. Juni von Wilhelmshaven aus in See. An Bord befand sich eine Kommission des deutschen Seefischereivereins unter Führung des Kapitäns zur See z. D. Dittmer mit einer reichhaltigen Ausrüstung von Fischfanggeräthen und Apparaten für hydrographische und meteorologische Forschung. Am 27. Juni wurde Tromsö erreicht, und nachdem hier Kohlen aufgefüllt waren, wurde am 2. Juli die Reise nach dem Norden angetreten.

Am 4. Juli abends ging das Schiff bei der Bären-Insel zu Anker. Der Aufenthalt bei dieser geologisch interessanten Insel, welche unter Anderem Steinkohlenlager birgt, dauerte bis zum 7. Juli und wurde dazu benutzt, um die Geeignetheit der Insel für Anlegung einer Fischereistation festzustellen.

Am 7. Juli ging S. M. S. „Olga“ weiter nach der Westküste von Spitzbergen, besuchte die Haupthäfen dieses Theils der Insel und nahm eine Reihe von Fischversuchen mit dem Grundschleppnetz und mit Angeln vor. Nach einem kurzen Aufenthalt in Hammerfest zwecks Kohlennehmens wurde zur Befischung der Spitzbergen-Bank geschritten. An dem Westrande dieser Bank zwischen 74 und 76 Grad Nordbreite wurden in der Zeit vom 5. bis 9. August so reiche Fänge an Kabeljau, Schellfisch, Rothbars und Rothzungen gemacht, daß ein ähnlicher Fischreichthum wie bei Island zu vermuthen ist. Nach Ansicht der an Bord befindlichen Mitglieder der Fischereikommission hätte sich ein deutscher Fischdampfer an jeder Stelle, an welcher die „Olga“ einen reichen Fang machte, in 24 Stunden voll gefangen.

Nachdem am 13. August die Fischversuche auf der Spitzbergen-Bank beendet waren, trat S. M. S. „Olga“ die Rückreise über Tromsö nach Wilhelmshaven an und traf hier am 1. September ein. Die Expedition hat mit ihren reichhaltigen Ergebnissen die Grundlage für eine weitere Erforschung des Nordpolarmeeres im Interesse unserer Hochseefischerei geliefert.

Die Begründung eines Instituts für Meereskunde und eines Marinemuseums zu Berlin.

In dem am 1. April 1900 zum Gesetz gewordenen preußischen Etat sind die Grundlagen für eine Einrichtung vorgesehen, welche für die Entwickelung des deutschen Seewesens von erheblicher Bedeutung zu werden bestimmt ist. Der Plan, ein Marinemuseum zu errichten, war im Verlauf der letzten Jahre bereits mehrfach erörtert worden. Das nunmehr in Ausführung begriffene Projekt, das Ergebniß mehrjähriger Berathungen der betheiligten Behörden, wird alle Wünsche im weitesten Umfange verwirklichen.

Gründe für die Errichtung eines Marinemuseums und -Instituts.

Die Bedeutung, welche die mit dem Seewesen zusammenhängenden Fragen für das Volk gewonnen haben, der Aufschwung aller mit dem Seewesen zusammenhängenden Zweige des Wirthschaftslebens, der Erwerb überseeischer Besitzungen, die wachsende Bedeutung der Seepolitik, die steigende Wichtigkeit der Seegeltung vergrößern von Tag zu Tag das Feld der deutschen Seeinteressen. Langsam hat sich zwar das Verständniß für diese Fragen und die Erkenntniß ihrer ungeheueren Bedeutung für Deutschlands Zukunft Bahn zu brechen begonnen. Immerhin hat unverkennbar die frühere Entwickelung das Auge des Volkes all zu lange von der See abgelenkt, und daher ist die genaue Bekanntschaft mit dem Meere und dem Seewesen nicht entsprechend der thatsächlichen Entwickelung überall verbreitet. Es hat aber auch bisher an Einrichtungen gefehlt, welche weithin den mit dem Seewesen nicht direkt in Verbindung stehenden Kreisen die wahre Natur dieses wichtigen Zweiges der nationalen Lebensbethätigung einheitlich vor Augen geführt hätten, ja, selbst die Vorbildung der Fachleute war vielfach bisher von Zufälligkeiten abhängig. In anderen Staaten bestehen seit Langem große Marinemuseen, so die maritimen Abtheilungen des South

Kensington-Museums in London und an anderen Orten Englands, das Musée de la Marine zu Paris, das Marinemuseum in St. Petersburg ꝛc.

Galt es nun für Deutschland, auf diesem Gebiete gleichfalls etwas zu schaffen, so entsprach es den Ueberlieferungen des deutschen Unterrichtswesens, nicht nur nachzumachen, was in anderen Ländern bereits vorhanden, sondern selbstschöpferisch darüber hinauszugehen und den neuen Anforderungen entsprechend eine neue Bildungsstätte zu schaffen. Dies wird in dem in der Entstehung befindlichen Institut an der Berliner Universität erreicht werden. Nicht bloß eine Schausammlung für das Seewesen und die Marine soll hier entstehen, sondern eine Lehranstalt, in welcher mit den Methoden des modernen Unterrichts dem Seewesen im weitesten Sinne eine einheitliche Behandlung zu Theil werden wird.

Ausstellungs- und Lehrplan.

Die Meereskunde zerfällt ihrer Natur nach in zwei Theile: die Lehre vom Meere an sich, — d. i. in naturwissenschaftlicher und mathematischer Beziehung — und die Lehre von der Stellung des Menschen und seiner Arbeit zum Meere in historisch-volkswirthschaftlich-technischer Beziehung. Zur Unterweisung in diesen Gebieten sollen abstrakte Wissenschaft und lebendige Anschauung sich ergänzen; neben Vorträgen und Uebungen, der Anlage einer Bücher- und Kartensammlung soll ein großes Museum Anschauungsmaterial für alle in Betracht kommenden Disziplinen vereinigen. So wird ein neuer Querschnitt durch verschiedene Gebiete der Wissenschaft gewonnen, der durch die Zusammenfassung einen neuen Wissenszweig schafft. In den beiden Sektionen wird in 8 bezw. 6 Gruppen das Material, wie folgt, geordnet sein:

A. Das Museum.

I. Die naturwissenschaftlich-mathematische Sektion.

a) Biologie des Meeres (Haupttypen, Meeresfauna und -flora, das Plankton).

b) Meeresoberfläche (Treibhölzer, Sargasso, Tange und Gräser, Bimsteine und andere mineralische Treibprodukte).

c) Meeresboden (Ablagerung des Meeresbodens, Form des Meeresbodens).

d) Küstenkunde (Küstengestein, Entstehung der Küstenformen, Küstentypen in Modellen).

e) Historische Instrumentensammlung (eine Anzahl der aufeinander folgenden Typen der wichtigsten Instrumente).

f) Sammlung moderner nautischer Instrumente (Fernseher, meteorologische Instrumente, oceanographische Instrumente, Kompaß und magnetische Instrumente, Chronometer und Uhren, Winkelmeßinstrumente, Universalinstrumente und Theodolithen).

II. Die technisch-wissenschaftliche Sektion.

a) Historischer Theil mit zwei Untergruppen:

1. Die geschichtliche Entwickelung des Seewesens, dargestellt durch charakteristische Typen aus verschiedenen Zeiten (Schiffsmodelle und Abbildungen, Ausrüstungsgegenstände, Abbildungen von alten Häfen, Schlachtenbildern 2c.), beschränkt auf die für die Entwickelung der Schiffahrt bedeutungsvollen Völker.

2. Darstellungen (in Modellen und Abbildungen) und Reliquien aus der Geschichte, speziell des deutschen Seewesens seit der Vikingerzeit.

b) Ethnographische Gruppe, umfassend eine kleine vergleichende Sammlung von Schiffstypen und Schiffsgeräthen aller Völker und Zeiten in Modellen, Reliefs und Abbildungen (in der Regel unter Ausschluß von Originalen, wie solche sich im Völkerkunde-Museum befinden).

c) Handelsschiffbau (Modelle und Darstellungen von Schiffen und Schiffsmaschinen, Querschnitte, Modelle von Schiffbauanstalten, Alles nur für die Gegenwart, graphische Darstellungen der Schiffahrtsentwickelung und der Handelsflotten der Gegenwart).

d) Schiffahrtswesen (Darstellungen und Modelle der Schiffsausrüstung, Schiffsverproviantirung, Flaggenwesen, Signaldienst auf See 2c., Schiffsbesatzung, Seepost).

e) Kriegsschiffbau wie bei c).

f) Seekriegswesen (Schiffsausrüstungen, Torpedowesen, Minenwesen, Mannschaften und Marinetruppen, Marinetabellen 2c.).

g) Küstenwesen (Modelle und Darstellungen von Häfen, Schiffahrtsanlagen, Mündungen, Küstenschutz gegen Meer und

Feind, Wasserbau, Seekanäle, Betonnungs- und Befeuerungsanlagen, Kabelwesen ꝛc.).

h) 1. Fischerei- und Rettungswesen (Modelle von Fischereifahrzeugen und Geräthen, Fischkühlvorrichtungen, Fischkonservirungs-Einrichtungen, Rettungsboote und Apparate).

2. Bootbau und Wassersport (Modelle, Darstellungen, Tabellen).

B. Bibliothek und Kartensammlung.

Die Bibliothek soll eine Sammlung von Büchern, welche sich auf das Seewesen beziehen (Schiffahrt, Schiffbau, Fischerei, Hafenwesen, Seehandelsgeschichte, Seehandel, Seekriegsgeschichte, Seekriegswesen, Seerecht, Seekriegsrecht ꝛc.), und ferner alle einschlägigen naturwissenschaftlich-mathematischen Werke enthalten.

Die Kartensammlung wird Seekarten und Schifffahrtskarten, Karten der Strömungen, Flora und Fauna, meteorologische Karten, Fischereikarten, Karten der politischen und Wirthschaftsgeographie (Stützpunkte, Kohlenstationen, Verkehrswesen- und Linien ꝛc.) enthalten.

C. Die Lehrabtheilung.

In der Lehrabtheilung sollen politisch-historische Vorlesungen über den Einfluß der Seemacht auf die Geschichte (Seekriegsgeschichte und Seegeschichte einzelner Länder), volkswirthschaftliche Vorlesungen über Nationalökonomie des Seewesens, Seehandelsgeschichte, Seeschifffahrtsgeschichte, die Seegewerbe, interkontinentale Wanderungen und Kolonialwesen, interkontinentalen Nachrichtendienst, ferner juristische Vorlesungen über Völkerrecht, Seekriegsrecht, internationales, öffentliches und privates Seerecht, Seehandelsrecht, Seeversicherungsrecht, und technologische Vorlesungen über Schiffbau und Wasserbau ꝛc. gehalten werden.

Die naturwissenschaftlich-mathematische Sektion bietet an Vorlesungen: Ozeanographie (Morphologie der Küsten, Hafenkunde, Meeresbeschreibung), Physik der Meere (Erdmagnetismus, maritime Meteorologie, Gestalt der Meeresoberfläche, Mechanik der Meeresbewegungen); Vermessungskunde (die nautischen Instrumente, Küstenvermessung, astronomische Ortsbestimmungen und Pendelbeobachtungen, Ausgleichungsberechnung); Biologie des Meeres (Fauna des Meeres, Flora des Meeres, Plankton).

Eine besondere Vorlesung ist die zusammenfassende über Allgemeine Seekunde.

Neben den Vorlesungen werden Uebungen im Seminar und Laboratorium stattfinden. Vorlesungen und Uebungen werden in weitem Umfange von dem Anschauungsmaterial der Sammlung zu Demonstationszwecken Gebrauch machen.

Aufgaben und Wirkungsbereich.

Die Aufgabe des Instituts soll sein, neben der Ausbildung der Studirenden der Berliner Hochschulen auch weiteren Kreisen die Bekanntschaft mit den einschlägigen Fragen zu erschließen, wie das auch an anderen derartigen Instituten üblich ist, sowie Kurse für Beamte und Lehrer, für Praktiker wie Schiffskapitäne, Fischereiinteressenten, Rheder, Kaufleute 2c. abzuhalten. Es wird sich Gelegenheit bieten, durch Kommandirungen auch Offizieren der kaiserlichen Marine ein genaues Studium der einzelnen Gebiete zu ermöglichen, und durch öffentliche Vorträge wie an anderen Museen werden breite Schichten über einzelne Fragen belehrt werden können.

Sammlungen, Finanzirung und Leitung.

Für die Sammlung sind bereits erhebliche Grundlagen vorhanden. Seine Majestät der Kaiser hat einerseits alle der Marine gehörigen Sammlungen und Schaugegenstände in Kiel, Hamburg, Wilhelmshaven, Danzig und Berlin, soweit sie für den vorliegenden Zweck geeignet erscheinen, überwiesen, ebenso eine Summe von 250 000 Mark, die der Allerhöchsten Verwendung durch die Aachen-Münchener Feuer-Versicherungsgesellschaft zur Verfügung gestellt war, für die Zwecke der Ausgestaltung des Museums bestimmt. Es besteht begründete Aussicht, daß erhebliche Theile der deutschen Sektion „Seewesen" in der Pariser Weltausstellung dem Museum überwiesen werden, und aus anderen Museen und Fachsammlungen werden einzelne Spezialkollektionen sich zusammenstellen lassen. Für ergänzende Anschaffungen ist vom preußischen Landtage eine Summe von 14 700 Mark nebst einem Vermehrungsfonds von 12 000 Mark bewilligt worden.

Unzweifelhaft wird noch mancher verborgene Schatz von historischer oder naturwissenschaftlicher Bedeutung nach erfolgtem Inslebentreten des Instituts dieser Zentralstelle zugewendet werden, manche Gaben und Stiftungen herbeifließen. Zum

Direktor der Anstalt ist der ordentliche Professor der Geographie an der Berliner Universität, der Geheimrath Dr. Freiherr v. Richthofen, ernannt worden; zwei Abtheilungsvorstände, ein Kustos und Assistenten treten ihm zur Seite.

Unterbringung.

Die vorläufige Unterbringung wird in dem bisherigen ersten chemischen Institut der Universität in der Georgenstraße, in zentraler Lage, unmittelbar bei der Universität und dem Bahnhof Friedrichstraße, erfolgen. Noch großartigere Räume stehen für spätere Zeit in Aussicht. Die Vorarbeiten für die Einrichtung haben bereits begonnen und dürften so rasch fortschreiten, daß bereits im Jahre 1901 das Institut der Universität und die Schausammlung theilweise der Arbeit und der Besichtigung durch die Oeffentlichkeit übergeben werden kann.

Mit Stolz und Befriedigung wird das deutsche Volk dann wahrnehmen, daß durch das einmüthige Zusammenwirken der maßgebenden Instanzen ihm eine Anstalt geschaffen wird, die berufen ist, auch in der neuesten Entwickelungsphase des deutschen Lebens die alten Grundlagen seines Wesens weiter zu pflegen und zu entfalten: die Wissenschaftlichkeit und Gründlichkeit ernster Arbeit den Erfordernissen der Neuzeit und der Zukunft dienstbar zu machen, vorbildlich zu wirken auf dem Gebiete des Bildungswesens und des Unterrichts.

Staatssubventionen für die Schifffahrt.

Die Tendenzen der älteren Schifffahrtspolitik.

Um die nationale Schifffahrt, den Schiffbau, den Außenhandel, kurz die wirthschaftliche Bethätigung der Nation zur See zu fördern und anzuregen, hat man, seitdem sich im 16. und 17. Jahrhundert die modernen Staaten herausbildeten, und schon vorher in den Stadtstaaten, von Regierungswegen fast unablässig fördernd einzugreifen versucht. Die englischen Navigationsakten von 1651 und 1660 waren mehr als anderthalb Jahrhunderte lang das Vorbild, dem die übrigen seefahrenden Nationen folgten. Möglichster Ausschluß der Fremden von den Seegewerben des Landes, Förderung heimischer Thätigkeit auf den verschiedenen Gebieten waren das Endziel einer Politik, die für England zum Ergebniß hatte, daß militärisch und wirthschaftlich die Konkurrenz Hollands und auch diejenige Frankreichs aus dem Felde geschlagen wurde.

Heutige Politik.

Heute hat die große Mehrzahl der Staaten die alte restriktive Politik gegen die fremde Schifffahrt und den fremden Schiffbau aufgegeben. Dagegen ist es noch immer üblich, zur Erreichung bestimmter Zwecke des Gesammtinteresses durch positive Maßregeln der Rhederei, dem Schiffbau und der Fischerei fördernd zur Seite zu stehen.

Daß restriktive Politik allein heute nichts mehr nützt, lehrt das Beispiel der Vereinigten Staaten, welche die Uebernahme fremder Schiffe unter amerikanischer Flagge grundsätzlich verbieten und es diesem Umstande mit zuzuschreiben haben, daß die amerikanische Handelsflotte ihren alten Rang seit Beginn der sechziger Jahre verloren hat. Mit Ausnahme gewisser Einschränkungen für die Küstenschifffahrt haben die übrigen Hauptkulturnationen ihre Häfen einander unter gleichen Bedingungen geöffnet, zu denen sie heimische Schiffe zulassen, und der Uebergang des Eigenthums an Schiffen von Land zu Land, die Aufnahme unter die nationale Flagge bietet, abgesehen von Amerika,

nirgends irgendwelche grundsätzlichen Schwierigkeiten. — Allerdings hat England durch Erlassung besonderer Bauvorschriften und Baubesichtigungsanforderungen für die in England zu nationalisirenden Schiffe von vornherein den Uebergang in englisches Eigenthum erheblich erschwert. Anderseits hat man insofern positive Förderungen eintreten lassen, als man den heimischen Gewerben des Schiffbaues, der Schifffahrt und der Fischerei materielle Unterstützungen von Staatswegen zu Theil werden läßt. In zahlreichen Fällen sind hier nennenswerthe Erfolge zu verzeichnen gewesen.

Formen und Ziele der heutigen Unterstützung.

Als wirksamstes Mittel gelten zur Zeit staatliche Geldsubventionen an die Rhedereien, die entweder einmalig sind oder regelmäßig, meist jährlich, wiederkehren. Der Schiffbau ist in einigen Ländern so blühend, daß er einer direkten Unterstützung selbst nicht mehr bedarf. Doch kommen vereinzelt noch Schiffbauprämien vor. Der Fischerei schließlich werden Prämien oder Unterstützungen für den Erwerb von Fischereibooten zu Theil.

An die Rhedereien werden derartige Zahlungen erstens als eine Vergütung für die Besorgung und regelmäßige Aufrechterhaltung des Postdienstes nach fremden Ländern gemacht. Ein zweiter Zweck für Subventionirung im Staatsinteresse ist durch die Verpflichtung für gewisse Schiffe, als Hülfskreuzer im Kriegsfalle zu dienen, gegeben. Diese sind meistens gleichzeitig Postdampfer und haben sich allgemein gewissen Bestimmungen über Schnelligkeit und Häufigkeit der Fahrten, über den Bau und die Ausrüstung unterwerfen müssen; sie sind verpflichtet, gegebenenfalls militärische Transportleistungen und dergleichen zu übernehmen. Drittens werden besondere Linien zur Aufrechterhaltung regelmäßiger Verbindung mit den Kolonien subventionirt. Viertens werden ganz allgemein im Interesse von Handel und Verkehr, wenn auch vielfach unter Einschluß der vorigen Zwecke, Subventionen zur Erschließung neuer Routen und Märkte an bestimmte Linien gezahlt.

Es ist allerdings auch an sich von starkem Interesse, daß die Besorgung der Postsendungen nach überseeischen Ländern auf Schiffen eigener Flagge geschieht. Ungleich wichtiger aber ist es, daß der ganze überseeische Außenhandel auf einer nationalen

Handelsflotte vor sich geht. (Siehe den Aufsatz: Ueber Rhederei S. 339.) Diese zu stärkerer Entwickelung anzuspornen und dadurch ihren großen Anfgaben entsprechend auszugestalten, ist eine der tiefer liegenden Absichten der staatlichen Schifffahrtssubventionen. Die meisten Staaten haben nur für im eigenen Lande erbaute Schiffe Geldunterstützungen eingerichtet, um die heimische Schiffbauindustrie besonders zu fördern. Nebenbei wird noch erreicht, wie das besonders in Deutschland stark der Fall ist, daß die Schiffbauindustrie auch für den Bau von Kriegsschiffen und für die Besorgung fremder Märkte leistungsfähiger wird und im Nothfalle schließlich auch ganz großen momentanen Anforderungen genügen kann. Zur Stärkung der Schiffbauindustrie sind weiter die Einfuhrzölle auf Schiffbaumaterialien aller Art in fast allen Staaten beseitigt.

Wirkung der Deutschen Subvention.

Oft hat es sich gezeigt, daß das private Interesse nicht genügt, um dem nationalen Handel neue Märkte aufzusuchen. Wenn aber staatlich unterstützte neue Verkehrsmittel in Betrieb treten, werden rasch ganz außerordentliche Wirkungen erzielt. Ein Musterbeispiel dafür ist das starke Anwachsen des deutschen Handels mit Asien und Australien seit 1885, dem ersten Jahre einer staatlichen Subvention für eine regelmäßige deutsch-ostasiatische und eine deutsch-australische Dampferlinie. Aehnlich stieg auch der deutsche Handel mit Afrika seit der Subventionirung der Postdampfer im Jahre 1890.

Folgende Zusammenstellung läßt diese Entwickelung klar erkennen:

	Werthe in Millionen Mark.		
Einfuhr aus	1885.	1898.	Zunahme rund
Asien	30,4	340	300 = 1000 %
Australien	9,2	88,3	79 = 860 %
Afrika (1890)	51,5	101,2	50 = 100 %
Ausfuhr nach	1885.	1898.	Zunahme rund
Asien	34	170	136 = 400 %
Australien	87,9	34,7	27 = 340 %
Afrika (1890)	22	64	42 = 200 %

Von 1885 bis 1898 stieg dagegen der deutsche Gesammthandel in der Einfuhr nur um 83, in der Ausfuhr um 37 pCt.

Ein bedeutender Theil dieses Aufschwunges muß unbedingt auf die Subventionirung von Linien nach jenen Erdtheilen zurückgeführt werden. Nicht minder erfolgreich haben sich die Unterstützungen für Fischereifahrer erwiesen.

Aufwendungen in den Hauptstaaten.

Die folgende Tabelle zeigt die laufenden jährlichen Aufwendungen der hauptsächlichsten Seestaaten für Unterstützung der Handelsflotte.

Großbritannien		24 576 405 Mk.
Postsubventionen	15 872 659 Mk.	
Koloniale Postkontrakte	3 214 890 =	
Postkontrakte nicht ermittelt	420 000 =	
Marinesubventionen	1 328 557 =	
Subventionen für Seeleute der Handelsflotte	2 548 783 =	
Vergütungen an britische Schiffe mit Schiffsjungen der Marinereserve .	630 000 =	
Kanadische Fischereiprämien . . .	661 517 =	
Deutschland		7 957 404 =
Postsubventionen	6 487 404 Mk.	
Transatlantische Post	1 470 000 =	
Frankreich		32 055 416 =
Postsubventionen	19 554 322 Mk.	
Schifffahrtsprämien (Jahresdurchschnitt der letzten 5 Jahre) . . .	7 826 570 =	
Schiffbauprämien	4 171 196 =	
Fischereiprämien	503 328 =	
Italien		9 178 117 =
Postsubventionen	7 055 937 Mk.	
Schifffahrtsprämien	1 657 139 =	
Schiffbauprämien	465 041 =	
Rußland		5 758 985 =
Subventionen	4 473 785 Mk.	
Vergütung der Suez-Kanalzölle . .	1 285 200 =	
Oesterreich-Ungarn		7 241 846 =
Postsubventionen	7 241 846 Mk.	
Schifffahrts- und Schiffbauprämien .	nicht ermittelt	
Spanien		6 845 693 =
Postsubventionen	6 845 693 Mk.	
Schiffbauprämien	nicht ermittelt	
Portugal		265 860 =
Postsubventionen	265 960 Mk.	
Niederlande		1 091 878 =
Postsubventionen	1 091 878 Mk.	
	Uebertrag	94 971 604 Mk.

	Uebertrag	94 971 604	Mk.
Norwegen		575 182	"
Post- und andere Subventionen	575 182 Mk.		
Schweden		133 745	"
Postsubventionen	133 745 Mk.		
Dänemark		346 311	"
Postsubventionen	346 311 Mk.		
Japan		14 666 849	"
Postsubventionen	13 928 224 Mk.		
Schiffahrtsprämien	nicht ermittelt		
Schiffbauprämien	582 225 Mk.		
Fischereiprämien	155 400 "		
Vereinigte Staaten		4 192 486	"
Postsubventionen	4 192 486 Mk.		
	Gesammtsumme . . .	114 886 177	Mk.

An erster Stelle in direkten Ausgaben für die Handelsflotte steht demnach Frankreich, das die riesige Summe von jährlich 32 Millionen Mark dafür auswirft. Mit 8 Millionen weniger folgt England. Dann ist ein weiter Abstand bis zu dem nächsten Lande, Japan, mit 14½ Millionen. Es folgt Italien mit 9 Millionen Mark. Deutschland steht erst an fünfter Stelle mit rund 8 Millionen. Selbst Oesterreich, Spanien und Rußland zahlen gegen Deutschland noch erhebliche Summen. Der Gesammtbetrag aller staatlichen Aufwendungen beträgt, soweit er sich ermitteln ließ, annähernd 115 Millionen Mark jährlich.

Davon kommen auf Frankreich 28 pCt., auf Großbritannien 21, Japan 13, Italien 8, Deutschland 7, Oesterreich und Spanien je 6, Rußland 5, Vereinigte Staaten 4, Holland 1 pCt. Die übrigen Länder, nämlich Portugal, Norwegen, Schweden, Dänemark, haben zusammen nur 1 pCt. der Gesammtsumme.

In Großbritannien mit seinem frühzeitig entwickelten, lebhaften Schiffverkehr ist das moderne System von Staatssubventionen zuerst aufgetaucht. 1839 wurde die erste Unterstützung von 1 100 000 Mark für drei Dampfer gewährt, die sofort auf 1 620 000 für vier Dampfer erhöht wurde. 1840 wurde ein Vertrag mit der Royal Mail Steamship Company für 14 Dampfer auf 4 800 000 Mark geschlossen, 1845 mit einer anderen Gesellschaft für sieben Dampfer auf 3 200 000 Mark. Als England 1849 zu der sogenannten „Freischiff-"Politik, die auch auswärts gebaute

Schiffe zollfrei einführen und selbst in die Schiffsregister einschreiben läßt, überging, mußte es zum Schutze der nationalen Schifffahrt und Schiffbauindustrie diese Subventionen erhöhen und that dies auch auf im Ganzen etwa 10 Millionen Mark. Die Subventionen fallen den schnellsten und größten Schiffen zu und bilden als Prämien einen werthvollen Antrieb für die Schiffbauindustrie. Das Gewerbe stand in England bisher unerreicht da. Deshalb war es für die englische Regierung nicht nöthig, die Postsubventionen ausdrücklich nur für im Inlande gebaute Schiffe einzurichten, wie das die meisten anderen Staaten gethan haben. Daß daran die aufblühende Industrie Deutschlands etwas ändern wird, ist nicht unwahrscheinlich.

Außer Subventionen an Schifffahrtsgesellschaften zur Aufrechterhaltung und Ausdehnung ihres Betriebes und zum Bau neuer Schiffe, zahlt die englische Staatsregierung jährlich große Summen dafür, daß neue Handelsschiffe so gebaut werden, daß sie armirt werden können. Schließlich wird ein großer Theil der Offiziere und Mannschaften der englischen Handelsschiffe vom Staate bezahlt mit der Verpflichtung, im Kriegsfalle auf Hülfskreuzern Dienste zu leisten.

Deutschland ging, wie oben erwähnt, im Jahre 1884 mit der Subventionirung des Norddeutschen Lloyd in der Höhe von 4 090 000 Mark für eine ostasiatische Linie an diese Politik heran. Die Summe wurde 1898 um 1½ Millionen erhöht und mit 5 590 000 Mark auf 15 Jahre festgelegt. Der Norddeutsche Lloyd muß dafür 14 tägige Verbindung mit Ostasien (China und Japan) und Australien auf deutschen Schiffen herstellen, die Besorgung der deutschen Post dabei übernehmen und auf den Fahrten eine bestimmte Schnelligkeit innehalten. Er hat sich über die Besorgung des Dienstes und die Vertheilung der Prämie sowie eine abwechselnde Expedition von Hamburg und von Bremen aus mit der Hamburg—Amerika-Linie verständigt.

Die für diesen Dienst von beiden Linien neu erbauten Schiffe müssen brauchbar sein, um im Kriegsfalle in Hülfskreuzer umgewandelt zu werden, die Postdampfer müssen übereinstimmend mit gewissen Regeln der Kriegsmarine konstruirt und bemannt werden.

1890 wurden ferner 900 000 Mark jährliche Subvention für eine Südafrika-Linie unter gleichen Bedingungen bewilligt.

Infolge der Thatsache, daß der Staat gleichzeitig Eigenthümer der Eisenbahnen ist, war Deutschland in der Lage, im Interesse der gesunden Entwickelung seiner Schiffbauindustrie, für die Beförderung von Schiffbaumaterialien entsprechend mäßige Tarife einzuführen.

Frankreich hat in seinen staatlichen Unterstützungen der nationalen Schifffahrt verschiedenen Systemen gehuldigt. Im Jahre 1881 setzte man Schiffbau- und Schifffahrtsprämien aus, die theils den Schiffbauern, theils den Rhedern zu gute kommen sollten. Frankreich hatte jedoch keine genügende Schiffbaumaterialien-Produktion, und da auf die Einfuhr von Schiffbaumaterial ein Zoll gelegt war, während fertige Schiffe frei eingingen, erwiesen sich diese Prämien zur Belebung des nationalen Schiffbaues als eine ungenügende Maßregel. Darum mußten noch besondere Schifffahrtsprämien für in Frankreich gebaute Schiffe vorgesehen werden. Doch auch in diesem System blieb man nicht konsequent, insofern auch im Ausland gebaute Schiffe, die unter die französische Flagge eingereiht wurden, die Hälfte dieser Prämien erhielten. So wurde zwar die französische Schifffahrt zeitweilig nicht unerheblich gefördert; dem nationalen Schiffbau aber hat dieses System trotz der jährlich aus dem französischen Staatsschatze verausgabten gewaltigen Summen wenig genützt.

Im Jahre 1893 wurden die Schifffahrtsprämien für im Auslande gebaute Schiffe abgeschafft. Die Bauprämien für Segelschiffe wurden verdoppelt, für Dampfschiffe nur unwesentlich erhöht, die Schifffahrtsprämien für Dampfer sogar um 25 pCt. erniedrigt, für Segler dagegen stark vermehrt.

Ein Segelschiff erhielt danach 1,70 Frcs. für die Bruttotonne per 1000 Meilen, ein Dampfer nur 1,10 Frcs. Dies System, das der ganzen Entwickelung der Schiffbautechnik nicht entspricht, hat verhängnißvolle Wirkungen für Frankreichs Seewesen gehabt. Erst jetzt schickt man sich an, dasselbe wieder zu verlassen, und will Dampfer und Segelschiffe einander wenigstens gleichstellen.

Außer diesen Prämien zahlte Frankreich jährlich an seine beiden größten Schifffahrtsgesellschaften Subventionen in der Höhe von 17 bis 20 Millionen Mark. Frankreich macht die größten staatlichen Aufwendungen für seine Handelsflotte. Weil aber der rechte Impuls der ganzen Volkswirthschaft nicht dahinter steht, ist der Erfolg nicht der erhoffte.

Italien zahlte vom Jahre 1886 Schiffbau- und Schifffahrtsprämien ähnlich wie Frankreich, nur machte es den Fehler, die Segelschiffe zu bevorzugen, nicht mit. Als kohlenarmes Land giebt Italien auch Prämien für die Zufuhr von Kohlen auf italienischen Schiffen.

Spanien zahlte bislang beträchtliche Unterstützungen für Dampferlinien nach den Philippinen, Kuba und Porto Rico. Ob es jetzt nach Verlust dieser Kolonien die Subventionen aufrechterhalten wird, ist mehr als zweifelhaft. Es sind dagegen Vorschläge gemacht worden, die spanisch sprechenden Theile Südamerikas durch staatlich subventionirte Dampferlinien enger an das Mutterland zu binden.

Die Ausgaben der anderen Länder sind aus der obigen Tabelle zu ersehen. Besondere Erwähnung verdienen noch die beträchtlichen Ausgaben Japans und die Thatsache, daß Rußland die Suez-Kanalzölle für die Schiffe seiner Flagge bezahlt. Beachtenswerth werden in der nächsten Zeit namentlich die Versuche der Vereinigten Staaten sein, mit größerer Energie als bisher den heimischen Schiffbau auf die den Interessen einer großen Seehandel treibenden Nation entsprechende Höhe zu bringen.

Aussichten.

Es ist zu hoffen, daß die Prämien nicht in einer Höhe gewährt werden, welche andere Staaten gleichfalls zu weiterem Vorgehen auf diesem Gebiete drängen muß. Bisher ist man in dem verständigen Rahmen der Förderung des Postdienstes, des Ansporns für den Handelsverkehr und der Nothwendigkeit, für den Seekrieg gewisse Reserven zu haben, geblieben. Würde eine erhebliche Steigerung sich als nothwendig erweisen, so könnte dies auf die Dauer nur verhängnißvoll werden, und eine ungesunde Konkurrenz in der Weltschifffahrt erzeugen.

Erweiterung der subventionirten deutschen Postdampferlinien.

Am 6. April 1900 ist im Reichstag der Entwurf eines Gesetzes betreffend Postdampfschiffverbindungen mit Afrika eingebracht worden, das eine Erweiterung der bisher

gewährten Subventionen bezweckt. In den Motiven des Gesetzes wird Nachstehendes ausgeführt:

Die ersten Reichspostdampferverbindungen mit Afrika datiren seit dem Subventionsvertrage vom 5. Januar 1890. Die Interessen des Handels und der Industrie, sowie vor Allem unsere dortigen kolonialen Interessen, welche damals das treibende Motiv für die Einrichtung dieser Postdampfschiffsverbindungen waren, haben sich in so erfreulichem Umfange entwickelt, daß eine neuerliche Erweiterung der bisherigen Fahrpläne nothwendig erscheint.

Die Ausdehnung der Linie bis Durban-Natal (1892), die Hereinbeziehung der zunächst achtwöchentlichen Linie Bombay-Zanzibar, welche anfangs nur als Zubringer für die Reichslinie gedacht war, in den weiteren ostafrikanischen Dampferverkehr, die Verkürzung der Zeitabstände zwischen den einzelnen Fahrten auf drei (1896) und zwei (1898) Wochen sind Hand in Hand mit einer lebhaften Steigerung der Transportmengen gegangen: der Gesammtverkehr auf der Ausreise- und Heimreise umfaßte 1891: 21 651 Tonnen im Werthe von 12 202 000 Mk., 1898 dagegen 78 517 Tonnen im Werthe von 39 139 000 Mk., und zwar war Deutschland an diesem Güterverkehr im Jahre 1898 mit 54 pCt. betheiligt, mit 21 501 Tonnen auf der Ausreise und 20 881 Tonnen auf der Heimreise; der Zuwachs des deutschen Güterverkehrs in der Zeit von 1891 bis 1898 aber betrug 217,6 pCt. (1891: 6,02 Millionen Mark, 1898: 19,11 Millionen Mark). Entsprechend stieg der Postpacketverkehr von 1249 auf 9870 Stück und die Zahl der beförderten Personen von 1443 auf 9922.

Ist also auf diesen Linien der segensreiche Einfluß der Dampfersubventionen unverkennbar, so drängt andererseits das wachsende Interesse der deutschen Arbeit an den übrigen afrikanischen Produktions- und Absatzgebieten, daneben aber auch das politische Interesse an der Entwickelung der womöglich ebenfalls in den intensiveren Verkehr hereinzuziehenden westafrikanischen Schutzgebiete auf entsprechend fördernde Maßnahmen für die Verkehrsvermittlung in jener Richtung hin. Mit der Kapkolonie allein ist der deutsche Gesammthandel im letzten Jahrzehnt von 21 auf 34,5 Millionen gestiegen. Diesen wirthschaftlichen Einflußkreis zu festigen, soll neben der Einrichtung einer besseren Verbindung mit Westafrika der Zweck der jüngsten mit Reichshülfe durchzuführenden Erweiterung des afrikanischen Postdampferunternehmens sein.

Die bisherigen Subventionen von 900000 Mk. werden auf 1 350 000 Mk. erhöht. Dafür übernimmt der Rhedereiunternehmer die Verpflichtung, durch eine abwechselnd von Osten und von Westen um Afrika fahrende Hauptlinie und eine durch den Suezkanal nach und von Ostafrika fahrende Zwischenlinie schnelle Dampferverbindungen mit Ost- und Südafrika bei 12 bezw. 10½ Knoten Durchschnittsgeschwindigkeit auf der Hauptlinie und 10 Knoten auf der Zwischenlinie herzustellen. Die Dampfer haben alle 14 Tage nach Ostafrika, alle vier Wochen nach Südafrika zu verkehren und sollen Tanga, Zanzibar, Dar-es-Salaam, Mozambique, Beira, Delagoa-Bay, Durban, East-London, Port Elizabeth, Kapstadt, Las Palmas — oder dieselben Orte in umgekehrter Reihenfolge anlaufen.

Nach Zustimmung des Reichstages ist der Gesetzentwurf am 25. Mai 1900 als Gesetz publizirt worden.

Die modernen Weltreiche.

Der Imperialismus.

Am 21. April 1898 begann der spanisch-amerikanische Krieg und wurde beendet durch den Frieden von Paris am 10. Dezember 1898. Am 18. Mai 1899 wurde die durch das Manifest des Zaren vom September 1898 geladene Friedenskonferenz im Haag eröffnet und am 29. Juli geschlossen. Am 12. Oktober 1899 begann der englische Feldzug in Südafrika. Inzwischen spielten sich als kurze und vorübergehende Erscheinungen der Zwischenfall in Faschoda, die Samoa-Wirren, die englisch-französische Differenz über Maskat ab. Neue Wirren beginnen in China. Diese Ereignisse, deren Schauplatz in allen fünf Welttheilen liegt und die anscheinend ohne inneren Zusammenhang, ja zum Theil sogar im schroffen Gegensatz zu einander sich vollzogen, sind nur dann in ihrer Bedeutung für die politische Lage richtig zu verstehen, wenn man sie unter dem einen Gesichtspunkte betrachtet, welcher im Vordergrunde des gesammten weltpolitischen Lebens der jüngsten Zeit steht, als Ausfluß des großen Grundgedankens: Imperialismus.

Was ist nun, zunächst ganz allgemein gesprochen, dieser Imperialismus? — Er ist das Bestreben einer Anzahl von Völkern, riesige Flächen unserer Erde unter die Herrschaft eines einheitlichen, nationalen, politischen und wirthschaftlichen Systems zu bringen, Gebiete, welche ihrer Bevölkerung alle Elemente der Unabhängigkeit gewährleisten, während diese trotzdem noch ständig eine Kraft zur Ausdehnung und Erweiterung ihrer Machtsphäre zu bethätigen sucht.

Entstehung und Abrundung der modernen Weltreiche.

Vor fünfzig und vierzig Jahren meinte man, die Zeit der Kolonialpolitik, der weltumfassenden Riesenreiche gehe zu Ende, Alles dränge dazu, unabhängige, kleinere Staatsgebiete in den einzelnen Welttheilen zu schaffen, die mit einander allmählich durch die Bande friedlichen Wirthschaftsverkehrs in immer

engere Fühlung treten würden. Damals entstanden die starken nationalen Bewegungen in kleinen Gebieten und Rassenkomplexen, die sich in gewissen Formen bis in die Gegenwart fortgesetzt haben und in den Selbständigkeitsbestrebungen der Griechen und Rumänen, Serben und Bulgaren, der Polen und Irländer, wie neuerdings der Tschechen und Kroaten ꝛc., in dem Entstehen einer walisischen Bewegung in England, einer baskischen in Spanien ihren Ausdruck gefunden haben. Noch vor zwanzig Jahren fanden diese Bestrebungen und Ideen eine Unterstützung in den Anschauungen gewisser Kreise, die glaubten, daß die Zeit der staatspolitischen Erwägungen und kriegerischen Unternehmungen überhaupt vorüber sei; die Zukunft gehöre der Entfaltung der inneren und der äußeren Wirthschaftspolitik und der „sozialen“ Entwickelung in die Bahn ewigen Friedens nach innen und nach außen.

Diese Ideen und der Glaube an sie verschwanden indeß gegenüber der entgegengesetzten Bewegung, die ihrerseits seit Beginn der sechziger Jahre wieder stärker eingesetzt hatte.

Der nordamerikanische Sezessionskrieg endigte mit einem Siege des Einheitsgedankens, und die großen Einheitsbewegungen in Italien und Deutschland erzeugten neue starke Staaten mit zentraler Regierung. Es wuchs der Gedanke großer nationaler Einheiten, einer lateinischen Union, eines panslavistischen Weltreiches. Die Bestrebungen des sogen. „Größeren Britannien“ setzten ein, die panamerikanische Idee entstand, um in England und Amerika in allerjüngster Zeit zurückzutreten hinter dem Bestreben nach einer angelsächsischen Union aller englisch Sprechenden, wenn nicht gar nach einem pangermanischen Bund, welcher die alldeutschen Ideen mit dem angelsächsischen Herrschaftsgedanken zu einer höheren Einheit zu verschmelzen hofft. Aus solchen Erwägungen der Vergrößerung der nationalen Machtsphäre auch in politischer und wirthschaftlicher Hinsicht ist die neueste Phase der Kolonialpolitik zu erklären, in der eine Reihe von Großstaaten sich neue Tochter- und Weltreiche zu schaffen gesucht haben.

England, das in dieser Beziehung nie still stand, vergrößerte sich selbst in der Zeit, wo seine Staatsmänner nach außen hin sich gegen die Expansionspolitik aussprachen, in aller Stille unablässig in allen Welttheilen. Frankreich begann, ermuthigt vom Fürsten Bismarck, namentlich unter Jules Ferry,

den Versuch, die Größe seines alten Kolonialreiches auf neuer Grundlage und mit neuen Gebieten wieder aufzubauen. Deutschland unternahm seine ersten kolonialen Versuche in Afrika und der Südsee, und von kleineren Mächten folgten Italien und Belgien. Oesterreich-Ungarn hatte im russisch-türkischen Krieg ein Stück Landes nach Osten zu seinem Machtbereich hinzuzugewinnen vermocht, Rußland aber setzte seinerseits jenen ungeheuren Vormarsch fort, den es seit den Zeiten des Kaisers Nikolaus stets im Auge behalten hatte und den es mit dem Ausbau seiner sibirischen Bahnen und dem schrittweisen Vordringen nach Afghanistan und Belutschistan zielbewußt im Sinne der Kontinentalbeherrschung Asiens weiterführt.

Die Schaffung der neuen Kolonialreiche vollzog sich im Wesentlichen in Gebieten, welche vom Standpunkt der europäischen Zivilisation als herrenlos anzusehen waren. Da, wo es sich in der alten Welt um Eingriffe in den Machtbereich als souverän anerkannter Staaten handelte, wie der Türkei oder Chinas, war man erheblich zurückhaltender. Im russisch-türkischen Kriege wurde die Lostrennung einzelner Theile formell überaus vorsichtig behandelt. Bulgarien blieb in einem Abhängigkeitsverhältniß, Bosnien und die Herzegowina kamen nur vorläufig unter österreichische Okkupation ꝛc. Auch die Besetzung von Aegypten durch die Engländer hat noch nicht zu einer formalen Loslösung dieses Vasallenstaates aus dem türkischen Dominium geführt, sondern man behält äußerlich die alte staatsrechtliche Form bei. Das Gleiche geschah 1898 in Kreta.

Die von Deutschland infolge der Ereignisse des japanisch-chinesischen Krieges begonnene Schaffung der Interessensphäre in China bedeutet einen weiteren Schritt in dieser Richtung, gleichfalls unter sorgfältiger Wahrung der völkerrechtlichen Form. Zugleich aber tritt auch darin die Anerkennung der Wandlung in der anderen Ideenrichtung hinsichtlich der zukünftigen Gestaltung der Weltwirthschafspolitik zu Tage. China trat in die Reihe der von den europäischen Mächten als nutzbar erkannten und zur wirthschaftlichen Aufschließung vorgesehenen Gebiete ein. Der Grundsatz, den England bisher theoretisch zwar zu verneinen liebte, praktisch aber unablässig bethätigt hatte, nämlich, daß auch für die Handels- und Wirthschaftspolitik die staats- und machtpolitischen Mittel die wichtigste Grundlage seien und

in Zukunft bleiben würden, hat auch seitens Deutschlands Anerkennung gefunden.

Das Größere Britannien.

Warum aber auf dieser Bahn die gedachten beiden Reiche England und Rußland und neuerdings, dem äußeren Anschein nach unvermittelt, die Vereinigten Staaten von Amerika den ungeheuren Vorsprung gewonnen haben, das ist eine Frage, die der ernsten Prüfung bedarf.

England hat unleugbar, mit der einen Unterbrechung durch den Abfall der Vereinigten Staaten, im Laufe der letzten drei Jahrhunderte seit den Zeiten der Königin Elisabeth unablässig Fortschritte auf dem Gebiete des Kolonialerwerbs und des Anstrebens der wirthschaftlichen und machtpolitischen Weltherrschaft gemacht. Niemals war es mächtiger über die Erde hin als in der Zeit zwischen dem Frieden von 1815 und dem Aufsteigen der Macht des dritten Napoleon in Frankreich, als es fast unbestritten die Meere beherrschte und seine Kapitäne in allen Theilen der Welt als Machthaber auftraten. In dieser Zeit war es die große Werkstätte der Erde, in welcher die Hauptrohstoffe zusammenströmten, um hier zu Industrieprodukten umgearbeitet zu werden. Und durch seine im richtigen Augenblick, nachdem es die stärkste Industrie unter dem Schutzzollsystem großgezogen hatte, eingeführte Freihandelspolitik machte es sich in jeder Beziehung den Anderen überlegen, ja, thatsächlich zum Herrn der Situation. Sowie aber ein gewisses Erstarken in anderen Ländern wahrzunehmen war, wo die nationale, politische und industrielle Kraft gleichzeitig stieg, trat eine Aenderung der bisherigen Anschauungen ein; man erkannte, daß die alte Politik des Gehenlassens den Kolonien gegenüber auf die Dauer nicht angebracht sei. Da entstand schon Ende der sechziger Jahre der Begriff des „Größeren Britanniens“, so benannt von Sir Charles Dilke, als Bezeichnung der politisch-ökonomischen Einheit Englands und seiner Kolonien. Im selben Jahre 1868 wurde das Royal Colonial Institute in London als äußeres Merkzeichen dieser Strömungen gegründet.

Es folgte eine Aera, in welcher unter dem Schlagwort Imperial Federation namentlich Ende der siebziger und in den achtziger Jahren durch politische und militärische Mittel, z. B. Vertretungen der Kolonien im Parlament des Mutterlandes

und Beitragsleistungen zu den Ausgaben für die nationale Vertheidigung, ein engerer Zusammenschluß erstrebt wurde. Eine Anzahl von Vereinigungen suchte auf dieser Linie im Mutterlande und in den Kolonien Stimmung zu machen. Die Schriften von Froude, Seeley und Freeman, daneben zahlreiche Broschüren wurden zum Zwecke der Erreichung des Zieles verwandt. Aber einsichtige Realpolitiker, wie die Engländer sind, kamen sie bald zu dem Resultat, daß sowohl die Zeit für solche Pläne noch nicht reif, als auch die vorgeschlagenen Mittel nicht die richtigen seien. Seit Ende der achtziger Jahre streifte der Imperalismus sein staatspolitisches Gewand einstweilen ab, um in neuer Einkleidung als national-wirthschaftspolitische Bewegung namentlich seit Anfang der neunziger Jahre wieder aufzuleben.

Die ältere imperialistische Bewegung hatte theils auf nationalen Bestrebungen, theils auf der Erkenntniß der eingetretenen Machtverschiebungen beruht, da eine Reihe von erstarkten Staaten entstanden waren und begonnen hatten, sich zur See entsprechend zu rüsten. Die neuere ging aus der Erkenntniß der veränderten wirthschaftlichen Weltlage hervor. England war nicht mehr die Alleinherrscherin auf dem Weltmarkt. Aufstrebende, festländische Industrien traten erfolgreich in den Wettbewerb ein, der namentlich während der wirthschaftlichen Depression in den siebziger Jahren zum ersten Male fühlbar geworden war. Die Fortschritte Nordamerikas in der Kohlen- und Eisenproduktion ließen das Heranwachsen eines weiteren überseeischen Konkurrenten mit Sicherheit voraussehen. Einsichtige Praktiker und Theoretiker erkannten, die Zeit des unbeschränkten Freihandels um jeden Preis nahe sich ihrem Ende, da er nicht Selbstzweck, sondern ein wirthschaftspolitisches Mittel sei wie andere auch.

Angesichts der eingewurzelten Vorliebe für den Freihandel ging man indeß nicht gerade auf das Ziel los, sondern auf dem Umwege der Klage über den unlauteren Wettbewerb anderer mit Zollschutz arbeitenden Nationen. Mit dem Eintreten für einen Fair Trade suchte man in die öffentliche Meinung Bresche zu legen. So trat man in die Phase der Bestrebung nach einem großen britischen Zoll- und Handelsbund ein, der, zwischen Mutterland und Kolonie geschlossen, nach innen die Zollschranken ganz oder zum Theil beseitigen, nach außen solche einheitlich aufzurichten bestimmt sei. Man

kam auch in England zu einer Wiederbelebung der alten merkantilistischen Ideen in neuen, den modernen Bedürfnissen angepaßten Formen. Zunächst wurden auch hier die Erörterungen nur theoretisch gepflogen. Die Vertreter der Handelskammern von Mutterland und Kolonien, Minister und Kolonialgouverneure, hielten Konferenzen und traten in öffentlichen Versammlungen dafür ein. Die Verhandlungen über thatsächliche Maßregeln blieben aber zunächst fruchtlos. Nach Mitte der neunziger Jahre errang man einen doppelten Erfolg dadurch, daß auf der einen Seite die Kolonie Kanada dem Mutterlande freiwillig gewisse einseitige und ausschließliche Begünstigungen einräumte und auf der anderen Seite die einer solchen Bevorzugung des Mutterlandes durch die Zollgesetzgebung einzelner Kolonien im Wege stehenden Meistbegünstigungsverträge zwischen dem großbritannischen Reiche und Belgien und Deutschland von 1862 und 1865 gekündigt wurden.

Damit wurden thatsächlich Anfänge von Wirthschaftsbeziehungen auf der neuen Grundlage mit einem der drei hauptsächlich in Betracht kommenden kolonialen Wirthschaftskomplexe ins Leben gerufen. Ein weiterer Erfolg wurde dadurch erzielt, daß seit 1899 auch die westindische Insel Barbados dem Mutterlande gegenüber anderen Staaten besondere Zollbegünstigungen eingeräumt hat. Die anderen beiden großen Komplexe, welche für das größere britannische Zollbündniß, abgesehen von dem als Kronkolonien der Zollpolitik des Mutterlandes direkt unterstehenden westindischen Besitz und dem als eigenes Reich dastehenden Ostindien, in Frage kommen werden, sind Australien und Südafrika.

Wie in Kanada, das erst zwischen 1867 und 1873 die einzelnen nordamerikanischen Kolonien zu einem Bundesstaat und zu einem Zollverein zusammengeschlossen hat, so ist auch hier die Voraussetzung, wie Chamberlain schon 1892 betonte, daß die einzelnen getrennten Kolonien vorher unter sich selbst zu einem großen politischen und wirthschaftlichen Verband zusammengeschlossen sind.

In Südafrika besteht der Anfang eines Zollvereins allerdings bereits seit 1888. Darin war aber bisher der nicht-englische Oranje-Freistaat eingeschlossen, so daß er nicht ohne Weiteres für eine größerbritannische Politik geeignet gewesen wäre. In Australien fehlte die Vorbedingung bis zum Jahre 1899 voll-

kommen, da erst in diesem Jahre nach fast dreißigjährigen Verhandlungen die Schaffung eines australischen Bundesstaates mit Zentralregierung erfolgt ist, der alsbald auch unzweifelhaft eine einheitliche Handelspolitik inauguriren wird. —

Durch den Transvaal-Krieg nun ist die ganze Bewegung des größeren Britannien einen weiteren Schritt vorwärtsgegangen, indem sich den Kolonien hier Gelegenheit bot, praktisch ihr Zusammengehörigkeitsgefühl durch Entsendung von Menschen und freiwilligen Beiträgen zu bethätigen. Sie haben dies bereitwillig in großem Umfange und mit großer Begeisterung sowohl von Kanada als von Australien her gethan. Ist die Idee des Mutterlandes auch noch immer, die Vertheidigung der Kolonien selbständig zu besorgen, sowohl um nicht durch Einzelansprüche aus den verschiedenen Erdtheilen in seinem Gesammtplan erschüttert zu werden, als auch um die Zusammengehörigkeit den Kolonien als etwas besonders Werthvolles erscheinen zu lassen, so wird unzweifelhaft durch den Transvaal-Krieg die größerbritannische Idee nach jeder Hinsicht eine Vertiefung und Verstärkung erfahren. Es ist eine durchaus irrige Auffassung, daß es sich für die maßgebenden Politiker hier um einen Kapitalistenkrieg im Interesse der englischen Goldaktienbesitzer und Spekulanten gehandelt hat. Natürlich hat man deren finanzielle und agitatorische Unterstützung mit Freuden benutzt. Es handelte sich aber um die Frage, ob man den Bestrebungen nach einer holländische Föderation in Südafrika und dem wie einst seitens der Vereinigten Staaten drohenden Abfall rechtzeitig entgegentreten und eine britische Föderativkolonie schaffen könne oder nicht. Und hierbei ist die bemerkenswertheste Erscheinung, daß an der Erhaltung und Vergrößerung eines Reichsgebietes alle anderen Haupttheile freiwillig und eifrig mitarbeiten.

Das Bestreben, das einheitliche Reich und einen gesteigerten wirthschaftlichen Verkehr mit engen persönlichen Beziehungen aufrecht zu erhalten, wird nunmehr ständig weiter zunehmen. Durch die Seeherrschaft wird eine sichere, stets freie Verkehrsstraße zwischen den zerstreuten Theilen des Reichs ermöglicht. Nur auf dieser Basis nämlich kann das Mutterland die Gewähr übernehmen, daß es mit seinen zerstreuten Theilen den Zusammenhang eines großen wirthschaftspolitischen Einheitsstaates bewahrt.

Panamerikanismus und Imperialismus in den Vereinigten Staaten.

Ganz anders, wenngleich aus nicht erheblich verschiedenen Gedankengängen heraus, hat sich die amerikanische Idee des Imperialismus entwickelt. Auch sie beruht auf dem Wunsche nach einer, zunächst auf Amerika beschränkten, weiterhin aber ungemessenen Ausbreitung der angelsächsischen Kultur — allerdings in ihrer spezifisch amerikanischen Form. Auch sie will nicht nur die Sprache und sozialen Einrichtungen, sondern auch den politischen Machtbereich soweit ausdehnen, als dies irgend möglich ist; auch sie will einen einheitlichen Handelsstaat schaffen, in dessen Gebiet alles das erzeugt wird, was der Bewohner bedarf, so daß keinerlei Einfuhren unentbehrlich sind, während gleichzeitig durch eine Steigerung der Ausfuhr Schätze an Kapital- und Zirkulationsmitteln für die heimische Konsumtion gewonnen werden sollen. Dieser letztere, „neumerkantilistische" Gedanke ist an sich eine unklare und nicht ganz logische Vorstellung, spielt aber in der Politik eine nicht unerhebliche Rolle.

Die sog. „amerikanische Idee" hat seit der Erringung der Unabhängigkeit eine Reihe von Phasen durchgemacht. Wollte man sich ursprünglich auf das eigene Gebiet der alten 13 Staaten und ihres Hinterlandes beschränken, so folgte bald eine Reihe von friedlichen und kriegerischen Erwerbungen und Eroberungszügen, bis man den gesammten Kontinent südlich von Kanada bis nach der Grenze von Mexiko und Texas nebst Theilen des letzteren an sich gerissen hatte. Inzwischen hatte der Präsident Monroe seine ursprünglich nur auf die Abwehr fremder Eingriffe und gegen etwaige Ausdehnungsbestrebungen europäischer Mächte in Amerika sowie auf das Fernbleiben Amerikas von der Politik fremder Kontinente gerichtete Doktrin im Jahre 1823 verkündet, die alsbald aber eine Reihe von Wandlungen erfahren und in der panamerikanischen Idee, d. i. in dem Streben nach dem freiwilligen Zusammenschluß aller amerikanischen Völker unter Nordamerikas Führung eine modernisirte Krönung erhalten hatte. „Amerika den Amerikanern" hieß für die Unionsbewohner: „Ganz Amerika den Nordamerikanern"!

Schon in den 40er und 50er Jahren wurden von den Südstaaten aus einzelne Flibustier-Expeditionen nach Nicaragua und Cuba unternommen, die aber keine Erfolge hatten, ebenso

wenig wie die Anbahnung diplomatischer Verhandlungen mit Spanien oder die den friedlichen Ankauf von Cuba im Interesse der südstaatlichen Sklavenhalter erstrebende Einbringung von Anträgen im Kongreß zu Washington zum Ziele führte.

Der Sezessionskrieg machte diesen Bestrebungen vorläufig ein Ende. Die „Ritter vom goldenen Zirkel", die sich die Beherrschung des ganzen fruchtbaren westindischen Inselkreises und der an das nordamerikanische Mittelmeer grenzenden Staaten zum Ziel ihrer geheimen Gesellschaft gesteckt hatten, waren bis auf Weiteres ihrer Macht entkleidet. Unlust, das Land weiter mit Neger-Unterthanen zu beladen, war im Jahre 1867 unter Anderem die Ursache der Ablehnung des Nordamerika zum Kauf angebotenen St. Thomas, für welches man sich nur ein Vorkaufsrecht vorbehielt; dasselbe gilt bezüglich der möglichen Annexion Haitis unter den Präsidenten Grant und Hayes. Der Gedanke aber, daß eine weitere Expansion zu den vorbestimmten Aufgaben der Nation gehöre, daß die dereinstige Weltherrschaft ihr vom Himmel bestimmt sei (manifest destiny), schlummerte nur vorübergehend.

Der Bau des Panama-Kanals wurde von Nordamerika mit großem Interesse beobachtet. Schon lange, ehe er gescheitert war, waren Pläne aufgetaucht, einen eigenen Kanal unter amerikanischer Kontrolle durch Nicaragua hindurch zu schaffen. Und hiermit kamen die Expansionsbestrebungen nach Süden wiederum in Fluß, denn nunmehr lag ein erhebliches Interesse vor, wenn nicht vor Eintritt in den Bau, so jedenfalls vor der Eröffnung, geeignete Stationen im Golf von Mexiko zu erwerben. Aus Sympathie für die von den Spaniern unterdrückten und gegen sie revoltirenden Cubaner trat die amerikanische Nation in den Krieg ein. Da sie sich als Sieger wiederfand, wurde es jenen nicht schwer, welche von vornherein mit dem Krieg weitergehende Pläne gehabt hatten, ihren Absichten allgemeine Zustimmung zu schaffen. Selbstverständlich behielt man Puerto Rico einfach als Kriegsbeute zum Zweck der Errichtung einer Flottenstation. Cuba hatte man ursprünglich nicht annektiren zu wollen erklärt, sondern hoffte vielmehr, bald einen selbständigen Staat daraus machen zu können, der dann freiwillig um Aufnahme in die Union nachsuchen und so dem amerikanischen Kapital das fruchtbarste Zucker- und Tabakland der Erde zur Ausnutzung erschließen werde. Dadurch wird man sich in seinem Zucker- und Tabakbezug und weiter-

hin im Bezug von Kaffee und Tropenprodukten von der Außenwelt unabhängig machen und gleichzeitig die Haupteinfahrtstraße in den Golf beherrschen, weitere Schritte zur allmählichen Aufsaugung der westindischen Inselwelt anbahnen, wie denn ja schon von Versuchen, England zur Abtretung von Jamaika zu bringen und die Insel Haiti zu annektiren, Nachrichten laut geworden sind.

Auch diese Entwickelung ist nicht allein aus den beutegierigen Treibereien der großkapitalistischen Interessen und der Trusts zu erklären, wie man gelegentlich den deutschen Leser glauben machen will, wenngleich jene hier, wie überhaupt in der amerikanischen Politik eine noch größere Rolle spielen als das Kapital in England. Bei den breiten Massen und einem Theile der Machthaber hat die panamerikanische Idee, der protestantische und angelsächsische Haß gegen das katholische Spanien, das allgemeine Mitleid mit den nach Freiheit ringenden Nationen, die Ueberzeugung von der gedachten „offenkundigen Aufgabe“ ganz gewiß einen erheblichen Anstoß zum Eintreten in den Krieg gegeben. Ja, der Präsident erklärte in seinen ersten Proklamationen sogar, die Idee, daß Amerika sich irgendwie durch den Krieg bereichern könne, für ausgeschlossen. Dann aber entwickelten sich die Dinge anders, als dieser Theil des Volkes dachte.

Ein zuerst den breiten Massen unerwartetes Ereigniß ist von besonders einschneidender Wirkung geworden, nämlich die Erwerbung der Philippinen von Spanien, wodurch ein Bruch mit der einen Seite der Monroe-Doktrin, dem Grundsatz des Nichthinausgehens aus dem amerikanischen Kontinent, bewußt vollzogen wurde. Doch vollkommen unvorbereitet und allen Parteien überraschend war auch dieser Schritt nicht; vielmehr war schon vor Beginn des Krieges durch die schließlich auch von Erfolg gekrönten Bestrebungen nach dem Erwerb von Hawai, durch die fortgesetzte Betheiligung an der Herrschaft auf Samoa, auch durch die seitens der industriellen Kreise mit ständig steigendem Nachdruck geforderte Ausbreitung des Handelseinflusses in Ostasien, den kommenden Ereignissen bewußt und unbewußt von einem kleinen Kreise von Männern vorgearbeitet.

Auch hier war es auf der einen Seite der Wunsch, die nationale Kultur und die freiheitlichen Institutionen, nach nordamerikanischer Ansicht die „besten Institutionen, welche die Welt

je gesehen hat“, zu verbreiten, gepaart mit angelsächsischer Eroberungslust und Herrscherbedürfniß, auf der anderen Seite die Aussicht, durch die Errichtung der politischen Herrschaft in den Philippinen ein offenes Gebiet wirthschaftlicher Ausbeutung zu gewinnen, weswegen man alle Bedenken hintansetzte.

Das amerikanische Volk dokumentirte kurz entschlossen die Absicht, das einmal gewonnene Gebiet unter allen Umständen mit den Waffen zu behaupten und die Befreiung der Eingeborenen vom spanischen Joch, um derentwillen man vorgegangen war, in eine „gewaltsame Unterwerfung unter das amerikanische Freiheitsbanner“, im Nothfalle in eine Ausrottung der der amerikanischen Freiheitsherrschaft widerstrebenden Elemente umzuwandeln.

Der angelsächsische Bund.

So hat denn in Amerika derselbe Geist, der in England wirksam war, wenn auch aus einer anderen Gruppirung der Motive, die Politik in gleiche Bahnen gelenkt.

Eine besonders bedeutsame Thatsache aber war es, daß dieser amerikanische Vorstoß gleichzeitig die Handhabe dazu bot, durch einen engeren Zusammenschluß der beiden großen angelsächsischen Nationen der Idee von der Beherrschung der Welt durch die angelsächsische Rasse eine ungeahnte Volksthümlichkeit auf beiden Seiten des Ozeans zu verleihen. Befinden sich auch die Interessen der beiden Wirthschaftskomplexe vielfach in schärfster Konkurrenz mit einander, und wird diese auch möglicherweise eines Tages zu einem Aufeinanderplatzen von Gegensätzen führen, wenn es sich etwa um einen Vorstoß der Amerikaner nach Kanada oder den westindischen Inseln oder um ihr England allzu lästiges Vordringen auf den Weltmärkten handelt, so ist doch in dem wiedererwachenden Gefühl der angelsächsischen Zusammengehörigkeits- und Rassenidee ein Faktor von einer großen national- und machtpolitischen Tragweite geschaffen, welcher nicht sobald wieder aus dem Kreise der internationalen Politik verschwinden dürfte. Und die moralische Unterstützung, welche Nordamerika den Engländern im Transvaalkriege angedeihen läßt, obgleich es sich dabei um den Freiheitskampf eines republikanischen Volkes gegen eine Monarchie handelt, also um die Bethätigung eines der fundamentalsten Grundsätze, welche

bisher die nordamerikanische Ideenwelt beherrschten, ist ein Beweis dafür, wie die neue Konstellation der Weltbeziehungen unweigerlich und unwiderstehlich neuen Ideen den Vortritt verschafft und alten, früher für unveränderlich geltenden Gedanken den Garaus macht.

Das französische Kolonialreich.

Es erübrigt, an dieser Stelle näher auf die französischen imperialistischen Bestrebungen einzugehen, die sich in der Schaffung eines größeren Frankreich, namentlich jenseit des Mittelmeeres in Algier, Tunis und dem Hinterlande bis weit hinein nach Zentralafrika, ferner in Indochina, neuerdings auch in Madagaskar politisch wirksam bethätigt haben. Sie waren wirthschaftlich auch insofern erfolgreich, als Frankreich mit seiner stagnirenden Bevölkerung durch Ausdehnung seiner landwirthschaftlichen Produktion in die Küstengebiete des als französische Provinz einbezogenen Algier sich vom Außenhandel verhältnißmäßig unabhängiger zu machen verstanden hat als früher. Der Stand seiner Bevölkerungsfrage hat es ihm auch ermöglicht, erfolgreich ein System des absperrenden Hochschutzzolles durchzuführen. Da es indeß auch die Franzosen in den Kolonien gegenüber den Ausländern begünstigt, erstere aber nicht in nennenswerther Zahl hinzuwandern, so kommt die Gegenseite in einem verhältnißmäßigen Stillstand der meisten Kolonien zum Ausdruck, die zwar einen guten Verwaltungsapparat, aber keine großen kolonisatorischen Leistungen nach der Richtung starker wirthschaftlicher Entfaltung oder nationaler Besiedelung aufzuweisen haben.

Hier handelt es sich bei der Kolonialpolitik in der Form, wie sie heute betrieben wird, neben den Versuchen der Ausdehnung des nationalen Prestige wesentlich um einige wenige großkapitalistische Unternehmungen.

Das ausschlaggebende Element aber, die kolonisirende Bevölkerung, die Auswanderer in den Kolonien, fehlen bisher.

Das slavische Weltreich.

Die russische Ausdehnungsbewegung schließlich geht anscheinend hauptsächlich vom ersten und zweiten der gedachten drei imperialistischen Hauptgesichtspunkte, von einer Tendenz nach politischer und nationaler Machtentfaltung, einer Aus-

breitung der stark sich vermehrenden Bevölkerung aus; sie scheint auch, insofern die ganze Organisation des russischen Staatswesens eine erheblich andere ist als diejenige der anderen betrachteten Länder, in ihren Zwecken und, sofern es sich lediglich um eine Kolonisation zu Lande handelt, in ihren Mitteln eine andere zu sein. Indessen lehrt die Betrachtung der nordamerikanischen Bewegung aus dem 19. Jahrhundert, daß es sich für Rußland in vieler Beziehung um ein der Besiedelung des dortigen nördlichen Kontinents gleichartiges Unternehmen handele, nur in noch größerem Stile; während durch den autokratisch-hierarchischen Charakter der Regierung zwar die Form, nicht aber der Inhalt der Bewegung nennenswerth verändert wird. Daß auch großkapitalistische Mittel dabei angewandt werden, namentlich Eisenbahnbau, Anlage von Handels- und Verkehrszentren, Inangriffnahme von Industriebetrieben an verschiedenen Stellen 2c., ist bekannt. Ja, ein noch tieferes Eindringen ergiebt, daß die treibenden Kräfte in diesen großen Unternehmungen nicht nur in der administrativen Umgebung des Hofes, sondern mehr noch in den finanziellen Kreisen von Petersburg und in den großindustriell-kapitalistischen Kreisen von Moskau zu suchen sind, die sich z. B. auf den asiatischen Baumwollfeldern, in den Minen und Bergwerken zwischen dem Ural und der chinesischen Provinz Schansi das Rohmaterial der Großindustrien der Zukunft, in der direkten Verbindung mit China ungemessene kontinentale Absatzfelder, in dem weiteren Vordringen nach dem Süden Asiens Zugang zu den Produktionsstätten der kostbarsten Tropenschätze sichern wollen.

Mittel und Ziele der Weltmachtpolitik.

So gruppiren sich die Motive in den vier großen imperialistischen Reichen verschieden; verschieden, entsprechend der jeweiligen Lage, sind auch die Mittel der Wirthschafts- und Machtpolitik, mit denen sie ihre Ziele zu erreichen suchen. Für sie alle aber giebt es keinen Stillstand, sondern unausgesetzt beherrscht sie rastloses Ausdehnungsbestreben, und ihm Genüge zu thun, sind heute alle vier beschäftigt, ihr Rüstzeug wirksam auszugestalten. Kräftigung und technische Vervollkommnung der industriellen Produktion, Förderung des Außenhandels, speziell des Exportgeschäftes, Entwickelung der Verkehrsmittel haben sie sich zum Ziele gesteckt, um im friedlichen Wettbewerb stets weiter vorzudringen.

Gleichzeitig aber sind sie alle darauf aus, ihre kriegerischen Rüstungen zu stärken, und es ist bezeichnend, daß das kontinentale Frankreich und Rußland nicht nur ihr Heer, sondern auch ihre Flotte, und daß ebenso das maritime England und das zu Lande für europäische Mächte gleichfalls nicht zugängliche Nordamerika neben der Flotte ihr Heer zu verstärken bestrebt sind. Beide Seiten des nationalen Vertheidigungs- und Kampfapparats müssen eben entsprechend entwickelt sein, um einer großen Politik dienen zu können und die Sicherheit ihrer Interessen stetig zu machen.

Die Aufgabe Deutschlands.

Es ist nicht einzusehen, wie Deutschland bis vor Kurzem hat glauben können, es sei nach dieser Richtung anderen Daseinsbedingungen unterworfen als die übrigen Großstaaten. Das ständige Wachsen seiner Bevölkerung, die fortschreitende Ausbreitung seiner wirthschaftlichen Interessen, die zunehmende Verknüpfung derselben in die Weltwirthschaft, die Vertheilung seiner Söhne und ihrer werbenden Arbeit über die ganze Erde und die allmählich wachsenden Erträge seiner eigenen Kolonien nöthigen es, an seine Ausrüstung jenen Maßstab anzulegen, der für einen Großstaat allein gelten kann, das ist das Kräfteverhältniß im Vergleich zu den anderen. Ob es in den großen nationalen, politischen und wirthschaftlichen Interessenkämpfen der Zukunft mit den kontinentalen Nachbarn oder mit den insularen und überseeischen Stammesverwandten Schulter an Schulter stehen wird: immer muß es dieselben Ziele verfolgen, in seiner Politik unabhängig bleiben zu können als Volk, als Staat, als wirthschaftliches Gemeinwesen.

Will es weder um die Liebe fremder Nationen werben noch ihren Haß fürchten müssen, die Ideen und Ziele seiner eigenen Kultur gegen die anderen Riesenreiche, gestützt auf seine gewaltige Bevölkerungsvermehrung, die steigende Produktionskraft seiner Gewerbe, die zunehmenden Erträge seiner Kapitalien nachdrücklich wahren können, so muß es unter allen Umständen seine Rüstungen so vervollständigen, daß die erste Nation zu Lande nicht die vierte oder fünfte oder sechste Macht zu Wasser bildet. Seine Zugänge zur Welt und ihren Märkten muß Deutschland unter allen Umständen offen halten.

Flotte und Kolonien.

Seemacht in der Kolonialgeschichte.

So lange überhaupt von Kolonien und Kolonialpolitik im modernen Sinne die Rede sein kann, d. i. seit den Bestrebungen des portugiesischen Infanten Heinrich des Seefahrers, der Entdeckung Amerikas und des Seeweges nach Ostindien, ist das Seewesen in ein neues Stadium getreten und hat die Seemacht in der Weltgeschichte eine bedeutendere Rolle gespielt als je zuvor.

Nur wenige Dezennien des friedlichen Genusses ihrer Entdeckungen und Eroberungen waren den Spaniern und Portugiesen beschieden. Denn als andere Mächte den Werth und die Bedeutung der neu gewonnenen Besitzungen in wirthschaftlicher und politischer Beziehung erkannten, begann jene Aera der Kämpfe um den Kolonialbesitz zwischen den europäischen Mächten, die mit wenig Unterbrechungen ständig fortgedauert hat, um in der Gegenwart nicht etwa ihr Ende zu finden, sondern nur eine Vermehrung der Zahl der Mitbewerber um den vielbegehrten Kolonialbesitz zu verzeichnen.

Auf den Pfaden der Entdecker folgten die Piraten, die sich nicht nur durch Wegnahme der Silber und Tropenprodukte von Uebersee zuführenden Schiffe fühlbar machten, sondern bald durch Festsetzung in einzelnen Theilen überseeischer Gebiete ihrerseits als Kolonisatoren auftraten. Es folgten die bewaffneten kaufmännischen Expeditionen zur Niederlassung in den außereuropäischen Welttheilen, es entstanden Angriffs- und Vertheidigungsflotten rein militärischen Charakters zur Besitzergreifung und zum Schutze neuer Kolonien, die nunmehr eine ständige Erscheinung an allen fernen Gestaden wurden. Ende des 16. Jahrhunderts drangen die holländischen Kaufleute mit bewaffneter Macht in das indische Meer vor und faßten hier um die Jahrhundertwende festen Fuß. Gleichzeitig blühten in der westindischen Inselwelt jene sagenumwobenen Buccanier- und Flibustier-Niederlassungen, die

bald im Kampfe mit, bald zur Unterstützung von regulären Flotten der verschiedenen Parteien wesentlich dazu beitrugen, das Kolonialleben im amerikanischen Mittelmeer und seinem damals ertragreichsten Pflanzungsgebiet der Erde zu einem wechselvollen und den Kolonialbesitz zwischen den verschiedenen Mächten schwankend zu machen.

Aber nicht die Entdecker und ersten Eroberer trugen dauernd die Frucht ihrer Bemühungen von dannen, auch nicht die Seeräuber und Flibustier vermochten bestimmend in das Schicksal der Kolonien einzugreifen. Die maritimen Machtverhältnisse der Staaten wurden das Entscheidende.

Holland war es im Kampf mit Spanien und Portugal gelungen, einen gewaltigen Kolonialbesitz in Hinter- und Vorderindien, in Afrika und Amerika zu erwerben. So lange es über eine große Seemacht verfügte, zog es aus jenem unendlichen Vortheil. Als aber diese von den Engländern niedergekämpft war, schwand die Kraft seiner Kolonialpolitik dahin, um schließlich nach dem völligen Niedergang der ersteren gleichfalls auf ein Minimum heruntergedrückt zu werden.

Frankreich hat durch seine großen Helden und Eroberer die wichtigste Pionierarbeit in Indien geleistet. Um die Mitte des 18. Jahrhunderts schien es bestimmt, der Herr der Welt zu sein und das Lilienbanner in allen Sphären fester aufpflanzen zu können, als nur je die Krone Spanien einst das ihre. Als seine Seemacht sich der englischen als unterlegen erwiesen hatte, da haben die Niederlagen Lally-Tollendals im Osten die Erfolge des großen indischen Eroberers Dupleix zunichte gemacht.

Ebenso verloren die Franzosen, zur See geschlagen, im Siebenjährigen Krieg im Westen die wichtigsten Besitzungen, Kanada, das Ohio-Thal, alles Land östlich des Mississippi rc. Die Niederlage des Admiral de Grasse bei Dominica im Jahre 1782 verhinderte, daß Frankreich einen allzu großen Nutzen aus dem Siege der Nordamerikaner über England zog, und nach dem Verfall seiner Flotte während der Revolutionskriege mußte Frankreich sein altes, großes Kolonialreich dahinschwinden sehen.

Die Versuche anderer kleiner Staaten, wie Dänemark, Schweden, Brandenburg im 17. und 18. Jahrhundert, ohne eine genügende Seemacht Kolonialunternehmungen ins Leben zu rufen, brachen stets bald wieder zusammen. War um die

Mitte des 18. Jahrhunderts die Frage der zukünftigen Kolonial- und Weltherrschaft unentschieden gewesen, weil noch keine Entscheidung über die Seeherrschaft gefallen war, so brachte der Erwerb der letzteren England auch an die Spitze aller Kolonialmächte der Welt.

So war es nur logisch, daß Napoleon III. bei seinen Bestrebungen nach erneuter äußerer Machtentfaltung gleichzeitig die Schaffung einer neuen starken Flotte und die Gründung von Kolonialreichen und abhängigen Gebieten in der Südsee und in Mexiko ins Auge faßte.

Kolonial- und Flottenpolitik in der Gegenwart.

Die neueste Aera der Weltpolitik seit den siebziger Jahren ist sowohl für die Kolonial- als die Flottenfragen besonders ereignißreich gewesen.

Es ist oft genug betont worden, daß Kolonien und Flotte Funktionen eines und desselben Interessenkomplexes, der Seeinteressen, sind, aber sie stehen zu einander auch in einem direkten Verhältniß: Ohne die Letztere kein dauernder Bestand, keine Sicherung der Zukunft für die Ersteren! Das gilt in der Jetztzeit ebenso wie in den früheren Perioden, obgleich auf beiden Gebieten sich fundamentale Aenderungen vollzogen haben. Die vollkommene Umgestaltung des Seewesens ist eine Wirkung der modernen Technik, die an die Stelle des hölzernen Segelschiffs das stahlgepanzerte Dampfschiff gesetzt und hierdurch die Kohlenversorgung bei längerer Fahrt, die Anlage von Reparaturwerkstätten und Docks im Auslande nothwendig gemacht hat; Thatsachen, die den Erwerb von kolonialen Stützpunkten als besonders wünschenswerth erscheinen lassen. In Betracht zu ziehen ist ferner die Entwickelung des für die moderne Seeschifffahrt so ungeheuer bedeutsamen Kabelwesens. — Andererseits haben die Kolonien als Objekt der Besiedelung und der Verbreiterung der nationalen Basis zwar denselben Charakter wie früher behalten, als Zielpunkte des internationalen Wirthschaftsverkehrs aber haben sie angesichts der Entfaltung des neuzeitlichen Massenaustausches von nothwendigem Lebensbedarf eine veränderte wirthschaftliche Bedeutung bereits zu gewinnen begonnen und versprechen in dieser Hinsicht für die Zukunft weitere Wirkung. Bei den zukünftigen

„Kämpfen um die Futterplätze der Erde“, wird die gedachte Wechselwirkung von besonderem Schwergewicht sein.

Alte und neue Motive der Kolonialpolitik und ihres Flottenschutzes.

Fassen wir kurz die Gründe zusammen, um derentwillen die verschiedenen Nationen bestrebt gewesen sind, sich Kolonien zu schaffen. In einem Manuskript des Britischen Museums „Reasons for raising a fund for the support of a colony in Virginia“ wird als Grund zur Einleitung einer Kolonialpolitik Anfang des 17. Jahrhunderts angegeben, daß der Nutzen, ein jungfräuliches Land der Bevölkerung und dem Gewerbe zu öffnen, darin läge, daß es den Handel des Königreichs vergrößere, die Zahl der Schiffe und der Seeleute vermehre; es würde ein Gebiet unter die Kontrole Englands gelangen, wo man Schiffbaumaterialien beschaffen könne; ein neuer Markt für den Absatz englischer Textilwaaren würde geschaffen und dasjenige englische Geld zu den Landsleuten statt zu Feinden und lauwarmen Freunden fließen, das man brauche, um die auf dem Boden Englands nicht produzirbaren Güter zu beschaffen. — In einer Petition von 1573 war schon früher betont worden, daß man neben der Vermehrung des Handels und der Verbreitung englischer Güter die christliche Religion ausdehnen und der überschüssigen Bevölkerung des Landes in den Kolonien eine Unterkunft schaffen wolle. Schließlich wurde von dritter Seite noch erwähnt, daß man ein vielversprechendes Feld für die Entdeckung von Edelmetallminen finden würde. — Alle diese Vortheile zusammengenommen oder im Einzelnen waren thatsächlich die leitenden Beweggründe für die Kolonialpolitik der verschiedenen Nationen; häufig werden sie in mannigfacher Zusammenstellung wiederholt.

Aehnliche Gründe leiten die Völker noch heute dazu, ihre kolonialen Machtsphären über die Meere hin erweitern zu wollen. Unabhängigkeit der wirthschaftlichen Erzeugung vom Auslande; Ausdehnung des nationalen Einflußbereiches in andere Gebiete, die gleiche Sprache, gleiche Institutionen und gleiche Gesittung wie das Mutterland weiter fortpflanzen; im Zusammenhange hiermit Ausdehnung der nationalen Absatz- und Versorgungsgebiete und Ausdehnung des Handels in einer Form, die den

ganzen Gewinn den eigenen Landsleuten zukommen läßt; Schaffung von Reservoiren wirthschaftlicher, nationaler und politischer Hülfskräfte für zukünftigen Bedarf; das sind noch immer die Triebkräfte der neuzeitlichen Kolonialpolitik. Mehr als je hat man die Ueberzeugung gewonnen, daß die Länder, welche keine Kolonien erwerben und auszunützen verstehen, in Zukunft von einer aktiven Theilnahme an der Leitung der weltgeschichtlichen Ereignisse ausgeschlossen sein werden, und daß bei den großen weltgeschichtlichen Haupt- und Staatsaktionen späterer Zeiten die bewaffnete Macht überall keine geringere Rolle spielen wird als bisher.

Wechselwirkungen zwischen Flotte und Kolonien.

So werden denn auch die Wechselbeziehungen zwischen Flotte und Kolonien keine Veränderung erleiden dürfen, mögen letztere Handelsniederlassungen oder Pflanzungs- und Bergbau- oder Siedelungs-(Ackerbau-)Kolonien sein.

Es wäre schlechterdings undenkbar, heute etwa im Innern Afrikas oder Asiens eine Kolonie anzulegen, die von der Küste ringsum durch den Besitz anderer Länder abgesperrt und nicht direkt auf dem Wasserwege zugänglich wäre.

Ist es schon ein Grund, daß z. B. der ausländische Handel und die Kapitalanlage in der amerikanischen Republik Bolivia außerordentlich gering sind, weil man dorthin von keiner Seite zu Wasser gelangen kann und somit eine Wahrnehmung erheblicher Interessen, wenn diese im Lande angegriffen würden, durch die politischen Machtmittel der Flotte nicht möglich wäre, so könnte man noch weniger daran denken, eine Kolonie anzulegen, zu welcher man nicht auf der Verlängerung des heimischen Bodens, dem Schiffe, zu gelangen vermöchte.

Unter keinen Umständen kann ein Land sich für die Verbindung mit seinen Kolonien von dem Wohl- oder Uebelwollen einer vorgelagerten Landmacht abhängig machen, die den Verkehr beliebig zu hemmen oder zu beeinflussen sich veranlaßt fühlen könnte. Das ist so selbstverständlich, daß es kaum einer Erörterung bedarf. Eine im Hinterlande angelegte, von der See abgeschnittene Kolonie würde mit der Zeit, wenn sie überhaupt irgend welchen Werth hat, vom Mutterlande losgetrennt, verloren gehen.

Nicht anders aber steht die Sache, wenn man diese Ueberlegung auf das Meer ausdehnt. Ein Kolonialbesitz, welcher vom Mutterlande durch die dazwischen gelegte Verlängerung des Bodens anderer Nationen, nämlich deren Flotten, abgetrennt werden kann, ist ein dauernd gefährdeter, zweifelhafter Besitz. Ob diese Absperrung durch eine Blockade der Kolonien oder eine Beherrschung der Straßen zu denselben oder eine Blockade des Mutterlandes vorgenommen werden kann, kommt hierbei nicht in Betracht, der Effekt würde stets derselbe bleiben: nach Abschneiden der Verbindungen haben die Kolonien den Angriffen des Feindes nur die eigenen Wehrkräfte entgegenzusetzen. Damit fällt aber für Siedlungs- und Pflanzungskolonien eins der Hauptmomente, das der Vertheidigung, hinweg, welches ihnen, nachdem sie eine gewisse Reife erlangt haben, die weitere Zugehörigkeit zum Mutterlande werthvoll macht; während bei Handelsniederlassungen, eingesprengten Enklaven in fremden Reichen, ohne ständige Machtentfaltung an eine Aufrechterhaltung des Besitzstandes überhaupt nicht zu denken ist. Durch nichts hat England in den Zeiten, als noch die nationalen Momente nicht so stark mitsprachen, wie heute, seine Kolonien so wirksam an sich gefesselt, als durch die freiwillige Uebernahme des gesammten Aufwandes für ihre Vertheidigung, durch Entlastung derselben von großen Ausgaben und Verantwortlichkeit in außenpolitischer und militärischer Hinsicht. In Nordamerika hat es durch gegentheiliges Vorgehen schlimme Erfahrungen gemacht.

Natürlich können sich die Kolonien ein gewisses militärisches Rüstzeug beschaffen; in Australien und am Kap ist eine Miliz organisirt, Australien und Indien besitzen sogar gewisse Rudimente einer Marine; Deutschland und Frankreich halten in ihren Kolonien Kolonialtruppen, die bei letzterem Lande nicht nur zur Aufrechterhaltung der Ordnung und zur Vertheidigung gegen wilde Bewohner im Innern und in der Nachbarschaft, sondern auch gegen äußere Angreifer dienen sollen. Das aber steht heute außer Zweifel und wird außer in Frankreich auch nirgends ernsthaft bestritten, daß die großen Kämpfe um und für die Kolonien zwischen den großen Mächten theils auf dem Boden Europas, theils auf der See und, mit Ausnahme etwa gegen Amerika und Japan, an den west- und südeuropäischen Küsten werden ausgefochten werden. Ein Angriff auf die Kolonien

durch kühnen Handstreich eines im Auslande kreuzenden Geschwaders, eine glückliche Vertheidigung einer derselben durch Landstreitkräfte mag als ausgezeichnete Kriegsthat, als vorübergehender Erfolg bemerkenswerth sein, ihr zukünftiges Schicksal wird zwischen den Hafenplätzen der kriegführenden Großmächte durch den Ausgang des Gesammtkampfes entschieden.

So ist gegenüber Landmächten Landheer und Flotte, gegenüber nur zur See zugänglichen Staaten eine starke Schlachtflotte das einzige Mittel der Sicherung von Kolonien in Kriegszeiten. Nur die Nation kann auf kolonialpolitische Erfolge hoffen, die hier gerüstet ist. Ist sie nicht im Stande, ihre Kolonien zu vertheidigen, mit ihnen zur See einen starken militärischen und wirthschaftlichen Verkehr aufrecht zu erhalten, so muß sie des Schicksals von Spanien und Portugal gewärtig sein, die durch die Hinaussendung einer ackerbauenden Siedelungsbevölkerung in Südamerika gewisse Grundlagen ihrer Kultur reproduzirt haben, der großen Summe nationaler, politischer und wirthschaftlicher Vortheile aber verlustig gegangen sind, welche sie von Rechts wegen in diesem gewaltigen fruchtbaren, reichen Erdtheile hätten zeitigen müssen. Heute ist ihr Einfluß hier verloren. Geschützt von fremden Kriegsschiffen, vollzieht sich Südamerikas Verkehr mit fremden Ländern auf Handelsschiffen der aufstrebenden und nach Seemacht ringenden Nationen Deutschland, England, Nordamerika, Frankreich und neuerdings theilweise Italien. Die Zukunft dieser dereinstigen Kolonien wird voraussichtlich den Stempel dieser neuen, hier wettbewerbenden Nationen tragen und der national-spanische und -portugiesische Zug mehr und mehr verdrängt werden. Und wenn es sich jetzt darum handelte, den ehemaligen Tochterstaaten gegen Eindringen fremdländischer Eroberer zu Hülfe zu kommen, würden die iberischen Länder gerade so hülflos dastehen, wie heute die einst seemächtigen Holländer bei dem Verzweiflungskampfe der Nachkommen ihrer dereinstigen Kolonisten in Südafrika.

Ohne ausreichende Flottenmacht muß ein jedes Volk nothwendig früher oder später alle Früchte seiner einstigen kolonialen Erfolge verlieren. Haben seine Kriegsschiffe die ersten Schritte der Besitzergreifung vollzogen, hat seine Marine die erste Vermessung vorgenommen, die ersten Entdeckungsexpeditionen gefördert und mitausgeführt, haben seine Kriegsschiffe in den Häfen der blühenden Kolonien das Gefühl der Sicherheit und

des festen unzertrennlichen Zusammenhanges mit dem Mutterlande geschaffen, hat in Kriegszeiten ein Sieg der heimischen Flotte die Gefahren von den Kolonien abgewendet oder die Sicherheit des Schadenersatzes für empfangene Unbill geschaffen, während gleichzeitig die Kolonien der Flotte und ihren Bedürfnissen feste Stützpunkte boten, so wird umgekehrt eine etwa hervorgetretene Unzulänglichkeit dieses Schutz- und Vertheidigungsmittels früher oder später mit Sicherheit zur Lostrennung der bestehenden Bande überhaupt und möglicherweise zur Infragestellung des ganzen kolonialen Werkes führen.

Eine Nation, die ihre Saat über die Welt streut, ohne die Meere ständig von ihren eigenen Schiffen durchpflügen zu lassen, wird finden, daß nicht sie, sondern Fremde die Ernte einheimsen werden. Dem Starken bietet jede Kolonie Stützpunkte und Kraftquellen, dem Schwachen Vergrößerung der Angriffsflächen und Gefährdung.

Im Jahre 1884 haben unter den Auspizien des größten deutschen Staatsmannes alle Parteien mit Ausnahme derjenigen radikalen Elemente, die sich seit der Begründung des Reiches jedem großen nationalen Fortschritt entgegengestellt haben, bewußt die Bahnen der Kolonialpolitik betreten. Daß die maßgebenden Faktoren sich darüber klar waren, welche Folgen dieses für die zukünftige Marinepolitik haben würde, bewiesen die Ausführungen des Abgeordneten Windthorst, welcher damals bei seiner Zustimmungserklärung zum Kolonialerwerb auf die Nothwendigkeit der späteren Schaffung einer großen Flotte hinwies. Heute hat Deutschland sich weiterhin von der Nothwendigkeit einer Pflege des Kolonialbesitzes überzeugt, und für gewisse Erwerbungen, z. B. den Handels- und Flottenstützpunkt Kiautschou, hat sich sogar ein weiterer Theil der linksstehenden Parteien (die freisinnige Volkspartei) ausgesprochen. Selbst in radikal-sozialistischen Schriften (Atlanticus) wird die Nothwendigkeit des Besitzes von Tropenkolonien für die künftigen Geschlechter nachdrücklich betont.

Wollte man heute nun die Konsequenzen für die Schaffung einer starken Marine zur eventuellen Vertheidigung des Kolonialbesitzes nicht ziehen, so würde sich das Volk der Denker dem Vorwurfe aussetzen müssen, daß es nicht gewillt sei, klaren Geistes diejenigen Lehren aus der Geschichte zu ziehen, welche unsere Nationalökonomen und Historiker gleich denjenigen anderer

Länder bereits seit lange abgeleitet, ja sogar seit Jahrzehnten in grundlegenden Werken niedergelegt haben.

Ohne eine starke Flotte wird Deutschland am Ende des 20. Jahrhunderts keine Kolonien mehr besitzen können, ohne Kolonialbesitz aber in seinem kleinen Gebiete ersticken oder von den großen Weltmächten, denen es wiederum seine Auswanderer zu Millionen und aber Millionen zusenden müßte, erdrückt werden.

Ueber Seekriegsrecht.

Die Entstehung des Völkerrechts.

Die Entstehung des Völkerrechts oder des internationalen Rechts als des Inbegriffs der für die Beziehungen der Staaten zu einander sich bildenden Rechtsnormen und Rechtsinstitute beruht auf der Thatsache, daß verschiedene Staaten in Raum und Zeit nebeneinander bestehen, und daß sie einer Rechtsordnung für ihr gegenseitiges Verhältniß bedürfen. „Schon das tägliche Zusammenleben verschiedener Staaten", sagt Robert v. Mohl*), „erfordert eine rechtliche Regelung, damit nicht die mannigfachen Berührungen, in welche sie sowohl mit Gesammtheiten als mit einzelnen Theilnehmern derselben kommen, zu beständigen Streitigkeiten, damit aber in Ermangelung einer gemeinschaftlichen höheren Gewalt zur Selbsthülfe und somit zu einem allgemeinen Zustande der Gewalt und der Herrschaft des Stärkeren führen. Außerdem muß aber das rechtliche Zusammensein der coexistirenden Staaten auch noch aus dem höheren Gesichtspunkte betrachtet werden, daß eine friedliche und gegenseitig freundliche Haltung derselben die Bedingung einer höheren allgemeinen Ausbildung der Menschen ist. Viele erlaubte Zwecke einzelner und ganzer Völker können innerhalb der engen Grenzen des besonderen Staates nicht erreicht werden, sondern erfordern eine freiere Bewegung nach auswärts und ein Zusammenwirken von Kräften verschiedener Nationalität. Daß aber ein solches weiteres Ausleben ebenfalls nur unter dem Schutze einer ebenso weitverbreiteten und anerkannten Rechtsordnung möglich ist, bedarf ebensowenig eines Beweises, als daß diese Ordnung auf allgemeinen innerlich wahren Grundsätzen beruhen muß."

Von einem derartigen internationalen Recht sind im Alterthum kaum die ersten Spuren vorhanden gewesen. Erst die christliche Religion hat auch in diesem Punkt ihren Einfluß ausgeübt, und wie auf das Verhalten der einzelnen Menschen zu einander, so auch auf die Beziehungen der einzelnen Völker

---

*) Encyklopädie der Staatswissenschaften. 2. Aufl. S. 402.

reformirend eingewirkt. So hat man früher von einem christlichen Kriegsvölkerrecht und einem christlichen Friedensvölkerrecht gesprochen. Wesentlich sind die Fortschritte, die wir im Vergleich mit dem Alterthum seither gemacht haben, aber von einem internationalen Rechtszustande, der sich allgemeiner Anerkennung erfreut, und dessen Vorschriften zu übertreten sich jeder Staat scheut, sind wir noch sehr weit entfernt.

Die Beziehungen der einzelnen Staaten zu einander.

Aus der soeben erwähnten Bezeichnung eines Kriegsvölkerrechts und eines Friedensvölkerrechts geht schon hervor, daß zweierlei Arten von Beziehungen zwischen den einzelnen Staaten unterschieden werden müssen, die Beziehungen der Staaten zu einander in Friedenszeiten und die internationalen Verhältnisse während eines Krieges. Während die Bestimmungen über den friedlichen Verkehr der Völker sehr mannigfaltige und zahlreiche sind und eine Festlegung in zahllosen Staats-, Handels- und Schifffahrtsverträgen, in den Bestimmungen über den internationalen Post- und Eisenbahnverkehr und in den Bestimmungen des internationalen Privatrechts erfahren haben, enthält das europäische Völkerrecht über das während eines Krieges zu beobachtende Verfahren nur verhältnißmäßig wenig maßgebende Grundsätze. Der Grund dieser Erscheinung liegt auf der Hand. Um im Kriege seine Macht so vollständig wie möglich ausnutzen zu können, wird jeder Staat alle beengenden Fesseln, die Verträge oder sonstige rechtliche Abmachungen ihm auferlegen können, nach Möglichkeit abzuschütteln suchen. Und wenn die Anschauung, daß ein Völkerrecht eigentlich gar nicht existire, weil seinen Sätzen das Moment des Zwanges fehle, auch in dieser Allgemeinheit nicht richtig ist, so kann vielleicht zugegeben werden, daß während eines Krieges derartige Zweifel nicht ganz unberechtigt sind, da ein mächtiger Staat immer bereit sein wird, internationale Abmachungen zu mißachten, sobald ihm dies im Interesse seiner Kriegführung gut erscheint.

Seekriegs- und Landkriegsrecht.

Liegen auf diese Weise die Verhältnisse im Landkriege schon ungünstig, so liegen sie noch immer relativ günstig bei einem Vergleiche mit einem Seekriege. Vor Kurzem hat

einer der ersten Kenner auf diesem Gebiete, Professor Zorn*) in Königsberg, sich hierüber in folgender Weise geäußert: „Wenn schon der Landkrieg ein furchtbar wüthend Schrecknis ist, so befindet sich der Seekrieg geradezu noch im Stadium der wilden Barbarei; die vielen und ernsthaften Versuche, den Gedanken der Humanität auch für den Seekrieg zur Geltung zu bringen, haben nur ein ganz kümmerliches Resultat gehabt, und zwar hauptsächlich infolge des Widerspruchs Englands, das in jeder Milderung des Seekriegsrechts eine Gefahr für seine beanspruchte Weltherrschaft zur See erblickte. Mit fast cynischer Offenheit haben englische Staatsmänner, insbesondere Palmerston, dies wiederholt ausgesprochen."

Um sogleich den wesentlichsten Unterschied im Land- und Seekriege hervorzuheben: Während es heute ein anerkannter Rechtsgrundsatz im Landkriege ist, daß der Feind das Privateigenthum der Bürger zu schonen hat, daß das Privateigenthum nur dann angegriffen werden darf, wenn die dira necessitas des Krieges dies unbedingt erfordert, so gelten für den Seekrieg diese Grundsätze nicht, hier herrscht noch das Beuterecht. Jedes Handelsschiff, das unter der Flagge eines der kriegführenden Staaten fährt, kann von jedem feindlichen Kriegsschiffe angehalten werden, es unterliegt der Wegnahme und wird als gute Prise angesehen. Die Mannschaften werden als Kriegsgefangene betrachtet.

Aber nicht nur den Handel des ihm feindlich gegenüberstehenden Staates sucht der Kriegführende auf diese Weise zu vernichten, es gilt auch noch heute der Satz, daß der Handel der Neutralen zur See nur so weit unbelästigt bleiben könne, als die Zwecke der Kriegführung dies gestatten. So kann vom Standpunkte dieser in der Gegenwart herrschenden Praxis der Seehandel der Neutralen noch heute Chikanen und Vexationen unterworfen werden, von denen die Grundsätze über Kriegskontrebande und das Untersuchungsrecht zur See die wichtigsten und bedenklichsten sind. Auch aus der Verbindung von neutralem und feindlichem Eigenthum kann dem Ersteren noch heute mancherlei Schaden erwachsen, obwohl durch die

---

*) Der Stand des heutigen Seekriegsrechts, Festrede zur Feier des 18. Januar 1898.

Vereinbarungen, die 1856 zu Paris getroffen wurden, einige Fortschritte zu verzeichnen sind. Zwei Grundsätze sind damals zur Anerkennung gelangt, die man kurz folgendermaßen bezeichnet: „frei Schiff, frei Gut" und „unfrei Schiff, frei Gut", d. h. die neutrale Flagge deckt die feindliche Waare, und ferner: neutrales Eigenthum darf auch an Bord feindlicher Schiffe nicht weggenommen werden; in beiden Fällen ist die Kriegskontrebande ausgenommen. Immerhin bleibt für den neutralen Handel der Nachtheil bestehen, daß bei Aufbringung des feindlichen Schiffes die neutrale Waare festgehalten, von ihrem Bestimmungsorte entfernt und dadurch verschlechtert und entwerthet werden kann. Weiterhin wird es vorkommen, daß neutrale Schiffe unter dem Verdacht, feindliche Waare an Bord zu haben, angehalten und behufs Durchsuchung nach einem feindlichen Hafen geschleppt werden.

Das Untersuchungsrecht.

„Die Befugniß der Kriegführenden", sagt Perels,*) „Handelsschiffe auf See anhalten und beziehungsweise visitiren zu lassen, beruht auf unvordenklicher Praxis und ist niemals mit Erfolg bestritten worden. Sie wird am zutreffendsten mit dem Ausdruck Visitationsrecht (droit de visite, right of visit and search) bezeichnet. Der Zweck des Visitationsrechtes ist ein doppelter. Zunächst handelt es sich um Feststellung der Nationalität des angehaltenen Schiffes und sodann, wenn die neutrale Qualität konstatirt ist, um die Vergewisserung darüber, ob das Schiff etwa im Begriff einer Verletzung der Neutralitätspflichten ist, welche das Völkerrecht auferlegt, bezw. ob es sich eines solchen völkerrechtwidrigen Verhaltens schuldig gemacht hat."

Nicht unterworfen sind dem Visitationsrecht die Kriegsschiffe oder andere Staatsschiffe der Neutralen. Auch wird neutralen Postdampfern gegenüber unter Umständen eine Konnivenz geübt. Ausgeübt kann das Visitationsrecht überall auf offener See werden, ausgenommen ist allein das neutrale Seegebiet. Von mancher Seite ist freilich behauptet worden, daß die Ausübung des Visitationsrechtes begrenzt sei durch die Zwecke, die es

*) Vergl. Perels, Das internationale Seerecht der Gegenwart. S. 290 ff.

verfolge, daß es auf solchen Meeren, die vom Kriegsschauplatze entfernt lägen, nicht ausgeübt werden solle oder nur dann, wenn der begründete Verdacht einer Neutralitätsverletzung vorläge, in der Praxis haben aber derartige Anschauungen, wie wir später sehen werden, eine Anerkennung nicht gefunden.

Das Verfahren beim Anhalten und Durchsuchen eines Schiffes ist durch zahlreiche internationale Verträge und Reglements festgestellt worden, die aber in Einzelheiten voneinander abweichen. Es zerfällt in mehrere Akte, da das Visitationsrecht das Recht der Anhaltung, der Prüfung der Papiere und der eigentlichen Durchsuchung umfaßt.

Die wesentlichsten Punkte des Verfahrens sind etwa folgende: Der visitirende Kreuzer nähert sich dem verdächtigen Schiffe und giebt unter der Nationalflagge einen Schuß ab, um das Schiff zum Beidrehen oder Stoppen zu veranlassen. Leistet das Schiff diesem Signal nicht Folge oder versucht es sogar, sich der Durchsuchung durch die Flucht zu entziehen, so giebt der Kreuzer einen scharfen Schuß ab. Leistet das Schiff auch einem in die Takelage abgegebenen scharfen Schuß nicht Folge, so ist jede Maßregel zulässig, die zum Zwecke der Anhaltung erforderlich erscheint. Nachdem das Schiff beigedreht hat, erfolgt die Prüfung der Schiffspapiere. Es ist streitig, ob diese Prüfung an Bord des angehaltenen Schiffes oder an Bord des Kreuzers zu erfolgen habe. Die herrschende Meinung hat sich im Allgemeinen für den ersteren Fall entschieden. Der an Bord des angehaltenen Schiffes entsendete Offizier hat das Recht, sich die Schiffspapiere vorlegen zu lassen, um aus denselben die Nationalität des Schiffes, dessen Bestimmung und den Charakter seiner Ladung festzustellen. Ergiebt sich nichts Verdächtiges, so ist dem Schiffe nach Ausstellung eines Attestes die Fortsetzung der Reise zu gestatten; ergeben sich Verdachtsmomente, so darf der visitirende Offizier eine Durchsuchung des Schiffes nach Kriegskontrebande vornehmen, die zunächst in schonender Form und nur unter Hinzuziehung des Schiffers vorgenommen werden soll. Weigert sich der Schiffer, bei der Durchsuchung des Schiffes mitzuwirken oder verschlossene Behälter und Räume zu öffnen, so setzt er sich der Gefahr der Aufbringung des Schiffes aus, weil nunmehr der Verdacht entsteht, daß in der Ladung des Schiffes unerlaubte Waaren enthalten sind. Eine Aufbringung des Schiffes geschieht aber außerdem, 1. wenn sich das Schiff

durch Flucht der Visitation zu entziehen sucht und 2. wenn die Visitation das Vorhandensein von Kriegskontrebande ergiebt. Sie ist ferner gerechtfertigt, wenn das Schiff sich über seine Nationalität nicht genügend ausweisen kann, wenn wichtige Papiere fehlen, oder wenn die Papiere augenscheinlich gefälscht sind, wenn das Schiff des Blockadebruches überführt oder verdächtig ist, und endlich, wenn der Fall der sogenannten uneigentlichen Kriegskontrebande vorliegt und der Schiffer oder Rheder hiervon Kenntniß hatte.

Dem Zwecke, die neutralen Handelsschiffe nach Möglichkeit den Belästigungen der Visitation zu entziehen, dient der Konvoi. Die Begleitung neutraler Handelsschiffe durch Kriegsschiffe soll den Kriegführenden die Garantie geben, daß die in Begleitung der Kriegsschiffe sich befindenden Handelsschiffe keinerlei Kontrebande an Bord und überhaupt eine erlaubte Bestimmung haben. Aus diesem Anlaß muß der Kommandant des Konvoischiffes sich vor Antritt der Reise über den Charakter der Ladung versichern, die Papiere prüfen und sich eine genaue Kenntniß der Bestimmung des Schiffes verschaffen. Es erfordert dann die Achtung vor dem neutralen Staat und seiner Kriegsflagge, daß der visitirende Kreuzer sich mit der Versicherung des Kommandanten des Konvoi-Schiffes begnügt, daß die in seinem Konvoi befindlichen Handelsschiffe sich keiner Verletzung der Neutralitätsregeln schuldig machen. *Es muß aber auch hier festgestellt werden, daß diese Auffassung nicht allgemeine Annahme gefunden hat, und daß ihr namentlich von englischer Seite widersprochen wird.*

Kriegskontrebande.

Unter diesen Begriff fallen alle diejenigen Gegenstände, deren Zufuhr an einen der Kriegführenden für unstatthaft erachtet wird. Die Lehre von der Kriegskontrebande gründet sich darauf, daß die Angehörigen der neutralen Staaten sich jeder Begünstigung der kriegführenden Parteien zu enthalten haben, und daß ferner den Kriegführenden auf dem ganzen Kriegsgebiet, zu welchem während eines Seekrieges auch die offene See gehört, das Recht zusteht, einer völkerrechtwidrigen Begünstigung des Gegners entgegenzutreten. Dies gilt natürlich vornehmlich

von der Zufuhr von Gegenständen, welche den kriegerischen Zwecken des Gegners unmittelbar zu dienen bestimmt sind.

Es ist aber in hohem Grade streitig, was unter Kriegskontrebande zu verstehen ist. Anfänglich hat man nur militärische Waffen und fertige Munition darunter verstanden; der Begriff ist dann erweitert worden, ohne daß im Einzelnen maßgebend festgesetzt wurde, welche Artikel als Kriegskontrebande angesehen werden sollen, und unter den zwischen den verschiedenen Staaten abgeschlossenen Verträgen dürften nicht zwei sein, welche gleichlautende Bestimmungen über den Begriff der Kriegskontrebande enthalten. Es muß deshalb in jedem einzelnen Falle geprüft werden, ob die von dem Schiff mitgeführten Artikel unter den Begriff der Kriegskontrebande fallen. Hierfür werden in erster Linie die mit dem neutralen Staat abgeschlossenen Verträge maßgebend sein, ferner die eigenen Gesetze und Reglements und endlich in Ermangelung solcher Vorschriften das Prinzip, daß dem Gegner durch die Neutralen eine Kriegshülfe nicht geleistet werden darf.

Neben dem Begriff der unmittelbaren Kriegskontrebande ist in neuerer Zeit der Begriff der relativen Kriegskontrebande aufgestellt worden, worunter Gegenstände verstanden werden, die an und für sich einem friedlichen Gebrauch dienen, aber zu Kriegsbedürfnissen verarbeitet werden können. Hierher gehören z. B. Salpeter, Schwefel, Schiffbauholz, Segeltuch, Tauwerk und dergleichen mehr.

„Manche wollen auch Gegenstände, die unmittelbar für Kriegszwecke verwendbar sind, aber auch dem friedlichen Gebrauch dienen können, nur dann als Kriegskontrebande ansehen, wenn sie nachweislich für Kriegszwecke bestimmt sind; hierher gehören z. B. Pferde, Steinkohlen, Lebensmittel und Geld, welches für den feindlichen Staat bestimmt ist. Schon hieraus ist zu erkennen, daß für die Beurtheilung der Frage, ob ein Fall der Kriegskontrebande vorliegt, nicht allein das Objekt an sich, sondern auch dessen Bestimmung, d. h. der evidente, oder den Umständen nach zu präsumirende Zweck in Betracht kommt; bei Aufgabe eines unverfänglichen Bestimmungsortes in den Schiffspapieren wird, wenn der Verdacht der Kriegskontrebande angezeigt erscheint, zu erwägen sein, ob nicht eine bezügliche falsche Deklaration vorliegt; die Bestimmung nach einem neutralen Hafen schließt den Thatbestand der Kriegskontrebande nicht aus, wenn die Absicht, die

Artikel, welche an sich den Charakter der Kriegskontrebande tragen, von dort aus dem Feinde zuzuführen, erhellt."*)

Von der neueren Praxis ist ferner der Begriff der uneigentlichen Kriegskontrebande (contrebande par accident) aufgestellt worden, worunter gewisse neutrale Transporte verstanden werden, die zur Unterstützung der Absichten und Zwecke der einen kriegführenden Partei gegen die andere dienen können. Es handelt sich hier besonders um die Zufuhr von Mannschaften, um die Beförderung von Depeschen und Agenten der Kriegführenden, wenn deren Thätigkeit auf Beförderung der Kriegszwecke gerichtet ist.

Der bekannteste Fall in dieser Hinsicht, der seiner Zeit viel besprochen wurde, ist der sogenannte Trent-Fall. Vier Delegirte der aufständischen amerikanischen Südstaaten gingen am 7. November 1861 zu Havanna als gewöhnliche Passagiere an Bord des englischen Postdampfers „Trent"; ihre Bestimmung war, über St. Thomas nach Europa zu fahren, um dort für die Südstaaten nach Unterstützung, eventuell nach einem Bündniß zu suchen. Sowohl der Kapitän der „Trent" wie der Rheder hatten von dieser Mission Kenntniß. Am 8. November 1861 wurde im Bahama-Kanal die „Trent" von einem Dampfer angehalten, welcher bei ihrer Annäherung einen Kanonenschuß abfeuerte. „Trent" hißte die britische Flagge und hielt ihren Kurs durch, worauf das fremde Schiff, der nordstaatliche Kreuzer „San Jacintho" die amerikanische Flagge zeigte und eine Granate vor den Bug der „Trent" feuerte. Die „Trent" stoppte, und der Kommandant des Kriegsschiffes kam an Bord der „Trent", um das Visitationsrecht auszuüben. Der Kapitän der „Trent" weigerte sich, seine Papiere und Passagierlisten zu zeigen, aber sobald die konföderirten Kommissare erkannt wurden, wurden sie mit Gewalt unter dem Proteste des Kapitäns der „Trent" festgenommen und an Bord des „San Jacintho" gebracht. Der amerikanische Kommandant erklärte in seinem Berichte, er habe die Agenten als verkörperte Depeschen angesehen und mithin auch Schiff und Ladung konfisziren können, er habe aber auf die Prise verzichtet. Das Vorgehen des Kapitäns fand durchaus den Beifall der amerikanischen Behörden, in

*) Perels: Art. Kontrebande in Stengels Wörterbuch des deutschen Verwaltungsrechts. S. 840 u. 841.

England dagegen erhob sich ein Sturm der Entrüstung, Palmerston traf sogleich Kriegsvorbereitungen, forderte die Freilassung der Kommissare und eine formelle Entschuldigung. Der Präsident Lincoln ordnete darauf die Freilassung an, doch hielt die amerikanische Regierung an der prinzipiellen Auffassung fest, daß die vier Personen Kriegskontrebande seien.

Die Folge der Auffindung von Kriegskontrebande ist, wie von keiner Seite bestritten wird, die Konfiskation der betreffenden Waare, die als Kriegskontrebande gilt. Streitig dagegen ist, wie weit der übrige Theil der Ladung, der nicht unter diesen Begriff fällt, und ferner, ob auch das Schiff der Konfiskation unterliegt. Die theoretische Betrachtung hat darüber eine Reihe von Regeln aufgestellt, die aber von der Praxis niemals anerkannt worden sind. Seestarke Mächte haben immer die Konfiskation des Schiffes, wenn sie eine solche vom Standpunkte der Kriegsnothwendigkeit für geboten erachteten, als ihr Recht beansprucht, und man wird auch in Zukunft mit der Konfiskation des Schiffes zu rechnen haben. Reglements und Verträge haben das Recht der Konfiskation nach Möglichkeit auf die Kriegskontrebande zu beschränken versucht, indessen ohne wesentlichen Erfolg. Das preußische Reglement bestimmt, daß, wenn nur ein Theil der Ladung aus Kriegskontrebande besteht, der Schiffer befugt sein soll, diesen auf der Stelle oder im nächsten Hafen zu löschen, in welchem Falle er dann seine Reise fortsetzen dürfe. Doch stehen dieser Bestimmung erhebliche praktische Schwierigkeiten entgegen. Von anderer Seite ist behauptet worden, daß die Konfiskation der gesammten Ladung berechtigt sei, wenn mindestens $^3/_4$ des Werthes derselben unter den Begriff der Kriegskontrebande fiele, oder, wenn auch die unverfängliche Ladung dem Eigenthümer der Kriegskontrebande gehöre. Dagegen ist dann freilich angeführt worden, daß nach der Pariser Deklaration von 1856 auf einem neutralen Schiffe nur die Kriegskontrebande konfiszirt werden darf.

Prisengerichtsbarkeit.

Es sind in den vorstehenden Ausführungen die Fälle besprochen worden, in denen Schiffe oder ihre Ladung während eines Seekrieges der Wegnahme unterliegen. Einmal verfallen die Handelsschiffe der Kriegführenden dem Beuterecht der Gegner, sodann gelten neutrale Schiffe unter Umständen als gute Prise,

wenn sie sich einer Verletzung der Neutralitätspflichten schuldig machen. Ueber die Rechtmäßigkeit der Seebeute entscheiden die Prisengerichte, die mit Beginn des Krieges eingesetzt zu werden pflegen, und zwar von den kriegführenden Parteien selbst, die auch allein die Ordnung des Verfahrens und den Instanzenzug bestimmen. Da über die Rechtmäßigkeit der Wegnahme immer von dem Prisengericht entschieden werden soll, so ist auch die Vernichtung von Schiff und Ladung verboten oder nur dann erlaubt, wenn sie durchaus nothwendig ist. Aber was heißt im Kriege nothwendig?

„Wenn ein französisches Kriegsschiff in den chinesischen Gewässern ein deutsches Handelsschiff aufgebracht hat, so kann schon die Entfernung von den heimischen Häfen ein Grund für die Nothwendigkeit der Vernichtung sein; ebenso der Mangel an Mannschaft, die zum Zwecke der Ueberführung abgegeben werden müßte; schweres Wetter; das Risiko von Gefahren — kurz, die Sache ist völlig willkürlich. Das französische Kriegsschiff „Desaix“ verbrannte am 21. Oktober 1870 zwei in den Gewässern bei Schottland, also doch gewiß nicht in allzu weiter Entfernung von der französischen Küste, weggenommene deutsche Handelsdampfer, weil es außer Stande zu sein behauptete, die zur Ueberführung in einen französischen Hafen erforderlichen Mannschaften abzugeben. Das Prisengericht billigte dieses Verhalten.“ *)

Aber auch die Verletzungen der Neutralität unterliegen dem Urtheil der Prisengerichte, die über den Begriff der Kriegskontrebande und über die in diesem Falle zu verhängenden Folgen zu entscheiden haben. „Das Verfahren“, sagt Franz v. Holtzendorff, **) „ist den Neutralen im höchsten Maße ungünstig. Man bezeichnet dasselbe als Reklameprozeß, in welchem der Eigenthümer des weggenommenen Gutes als Vindikant oder Reklamant auftritt und den Ungrund der Wegnahme zu beweisen hat. Ein derartiger negativer Beweis ist immer schwierig. Dazu kommt, daß die Seerechtspraxis den Unterthanen der neutralen Staaten vielfach ungünstige Präsumtionen entgegensetzt. . . . . Von einer gerechten Prisenjustiz gegen Neutrale kann aus mehr als einem

*) Vergl. Zorn a. a. O.

**) Vergl. v. Holtzendorff: Das europäische Völkerrecht, in seiner Encyklopädie der Rechtswissenschaft. 4. Aufl. S. 1254 u. 1255.

Grunde bis jetzt keine Rede sein. Denn einmal steht es in der Willkür des urtheilenden Staates, welche Beweismittel er überhaupt den neutralen Unterthanen gestatten will. In den Fragen des materiellen Rechtes waltet jener schwere Konflikt zwischen den Interessen der Kriegführenden und der Neutralen, welchem sich auch der Richter in seiner nationalen Angehörigkeit zu einem kriegführenden Staate schwerlich wird entziehen können. Die oberste Bürgschaft aller Rechtspflege, Unparteilichkeit der urtheilenden Personen, fehlt in den meisten Fällen."

Kritische Betrachtung des heutigen Standes des Seekriegsrechts.

Wir haben in den vorstehenden Ausführungen die heute geltenden Regeln des Seekriegsrechts nach Möglichkeit objektiv dargestellt und kritische Bemerkungen nur soweit hinzugefügt, als sie thunlich und zweckmäßig erschienen. Trotzdem wird der am Eingang angeführte Satz des Professors Zorn, daß sich das Seekriegsrecht noch im Stadium der Barbarei befinde, daß der Versuch, den Gedanken der Humanität auch in das Seekriegsrecht einzuführen, bisher nur ein kümmerliches Resultat gehabt habe, jedem Leser eingeleuchtet haben und von Niemandem bestritten werden. Es dürfte sich nunmehr verlohnen, einzelne Punkte einer kritischen Erörterung zu unterziehen, um die Zustände während eines Seekrieges noch in hellerem Lichte erscheinen zu lassen.

Es ist bereits mehrfach hervorgehoben worden, daß das Gebiet des Seekrieges die ganze offene See umfaßt, daß während eines europäischen Krieges der Seekrieg zwischen den betheiligten Staaten auch in chinesischen und australischen Gewässern geführt werden kann, daß somit das offene Meer beider Hemisphären in Mitleidenschaft gezogen wird. Daraus entspringt dann die Belästigung des Handels der Neutralen auf der ganzen Erdkugel, die Chikanirungen des neutralen Handels durch das Visitationsrecht, das rücksichtslos überall auf offener See geltend gemacht werden kann. Zwar wird von Perels in seinem internationalen öffentlichen Seerecht der Gegenwart, S. 291, behauptet, daß die Ausübung des Visitationsrechtes begrenzt sei durch die Zwecke, die damit verfolgt würden.

„Demgemäß wird dasselbe in solchen Meeren, welche dem engeren Kriegsschauplatze fern liegen, gegen neutrale Schiffe nur soweit auszuüben sein, als vielleicht der begründete Verdacht einer Neutralitätsverletzung vorliegt.“ So sehr dieser Satz den Anschauungen der gesunden Vernunft zu entsprechen scheint, so wenig ist er in der Praxis anerkannt. Es sei hier nur daran erinnert, daß während des russisch-türkischen Krieges am 25. Juli 1877 ein russisches Kanonenboot in der Nähe der japanischen Küste die deutsche Brigg „Oceanus“ anhielt und einen Offizier an Bord derselben sandte, um über ihre Ladung nähere Informationen einzuziehen. Alles dies, obwohl Jedem bekannt ist, daß die ostasiatischen Gewässer von türkischen Schiffen nicht besucht werden, obwohl ferner die Brigg die deutsche Flagge gesetzt hatte, und obwohl nicht vermuthet werden durfte, daß das deutsche Schiff im Begriff sei, Kriegskontrebande nach der Türkei zu führen. In welchen Entfernungen vom Kriegsschauplatze neutrale Schiffe unter Umständen angehalten werden, dafür sei ferner als Beweis erwähnt die Aufhaltung des deutschen Dampfers „General“ kurz vor Aden im Januar 1900, gegen den von englischer Seite der Verdacht gehegt wurde, daß er Kriegskontrebande an Bord führe. Und auf die Beschwerde des deutschen Auswärtigen Amtes in London wegen der Beschlagnahme deutscher Schiffe ist bekanntlich von englischer Seite nur das Zugeständniß gemacht worden, daß während des Krieges mit der südafrikanischen Republik keine Schiffe nördlich von Aden angehalten und visitirt werden sollten. Man vergegenwärtige sich einmal die Entfernung zwischen Aden und dem südafrikanischen Kriegsschauplatze, und man wird ermessen, in welchen Gegenden England neutrale Schiffe anhalten wird, wenn es einmal in einen Krieg mit einer europäischen Kontinentalmacht verwickelt werden sollte.

Ueber die Art und Weise, wie die Prisengerichtsbarkeit geübt wird, ist oben bereits ausführlich gesprochen worden, hier sei nur noch der Ausspruch des bekannten Völkerrechtslehrers Heffter angeführt, daß die Entscheidungen der Prisengerichte politische Werkzeuge und Angeln des Eigennutzes seien. „Alles ist von der Stimmung des Kriegführenden, seinem guten oder schlimmen Willen, von der Gerechtigkeitsliebe oder Eingenommenheit seiner Prisenrichter abhängig.“ Ab-

hängig von den Entscheidungen der Prisenrichter ist die Frage, was denn erlaubter, was unerlaubter Handel sei, was unter den Begriff Kriegskontrebande falle, was nicht. „Hier herrscht in der Praxis die reinste Willkür, und die Theorie steht diesen Fragen rath- und haltlos gegenüber; nur die Macht ist im Stande, diese zahllosen Streitfragen zu erledigen. Eine charakteristische Probe der Sache war der im letzten französisch-chinesischen Krieg entstandene Streit, ob, wie ein französisches Dekret anordnete und trotz des englischen Widerspruchs festhielt, Reis als Kontrebande betrachtet werden könne." Man kann jeder kriegführenden Macht das Recht nur schwer bestreiten, mit allen erlaubten Mitteln dahin zu streben, den Widerstand des Gegners so rasch wie möglich zu brechen. Darum liegt keine Veranlassung vor, den Begriff Kontrebande eng zu fassen; Alles was dem Feinde zur Fortführung des Krieges dienen kann, kann auch unter den Begriff der Kontrebande gebracht werden dürfen, also insbesondere Lebensmittel, Kohlen, Ausrüstungsgegenstände. „Es ist nach meiner festen Ueberzeugung reine Zeit- und Papierverschwendung", sagt Zorn, dessen mehrfach erwähnter Rede wir diese Ausführungen entnehmen, den Nachweis des Gegentheils aus theoretischen Gründen erbringen zu wollen, und keine seestarke Macht darf sich hindern lassen, „dem Begriff der Kontrebande die denkbar weiteste Ausdehnung zu geben. Es kommt also lediglich auf die Macht an: das Seekriegsrecht ist in diesem Punkte wie in allen zur Zeit einfach Seemacht. Und darüber helfen die schönsten theoretischen Erörterungen nicht hinweg."

Wie wahr dieser Ausspruch ist, hat Deutschland bei Beginn des Jahres genugsam erfahren. Wir haben oben bereits auf die Anhaltung des Dampfers „General" hingewiesen, der in der Nähe von Aden unter dem Verdachte der Kriegskontrebande untersucht wurde. Wurde dieser Dampfer nach kurzer Zeit wieder freigegeben, so hielten die englischen Behörden bekanntlich den Dampfer „Bundesrath" etwa drei Wochen lang fest.

War schon diese Belästigung des neutralen Handels, wie sie in der langsamen Abwickelung des Falles hervortritt, dem Geiste der völkerrechtlichen Bestimmungen nicht entsprechend, so mußte es als besonders auffallend bezeichnet werden, daß die Engländer durch die Aufbringung des „Bundesrath", der nach einem neutralen Hafen bestimmt war, sich mit der bisher

von ihnen beobachteten Praxis in entschiedenen Widerspruch setzen. Nach dieser ist nämlich der Begriff der Kriegskontrebande bei einer Fahrt zwischen neutralen Häfen überhaupt unzulässig. Wir haben oben gesehen, daß die deutsche Autorität auf dem Gebiete des Seekriegsrechts, Perels, geneigt ist, die Frage der Zulässigkeit der Kriegskontrebande zwischen neutralen Häfen zu bejahen, und wir wollen nicht verschweigen, daß auch englische Stimmen die erwähnte Frage bejaht haben. Indessen heißt es in dem „Manual of Naval Prize Law“, das den englischen Seeoffizieren zur Benutzung mitgegeben wird, und das unter Mitwirkung des höchsten juristischen Beamten der Admiralität, Sir Trewers Twis, verfaßt wurde, auf Seite 39 wörtlich: „Der Bestimmungsort des Schiffes ist entscheidend für den Bestimmungsort der an Bord befindlichen Güter. Ist also der Bestimmungsort des Schiffes ein feindlicher, so sollte auch die Bestimmung der an Bord befindlichen Güter als feindlich angesehen werden, einerlei, ob nach Ausweis der Papiere oder aus einem anderen Grunde erhellt, daß die Güter selbst nicht für den feindlichen Hafen bestimmt sind, sondern entweder über denselben hinaus nach einem entfernten neutralen Bestimmungsort geführt oder bereits in einem näher gelegenen neutralen Hafenplatz ausgeladen werden sollen. Andererseits ist die Bestimmung der an Bord befindlichen Waaren als neutral zu betrachten, wenn der Bestimmungsort des Schiffes neutral ist, auch wenn aus den Schiffspapieren oder aus sonst einem Grunde geschlossen werden muß, daß die Güter selbst eine weitere feindliche Bestimmung haben, die durch Umfrachten, Transport über Land oder sonstwie erreicht werden soll.“

Es muß allerdings beachtet werden, daß diese Kodifikation der englischen Bestimmungen im Jahre 1866 erfolgt ist, also bald nach Beendigung des amerikanischen Sezessionskrieges, in welchem bekanntlich zahlreiche Streitigkeiten englischer Marinebehörden mit amerikanischen Behörden stattgefunden hatten. England hat sich damals zu mancherlei Zugeständnissen herbeilassen müssen, aber wie H. W. Wilson in seinem Buche „Ironclads in Action“, S. 197, es offen ausgesprochen hat, nur aus dem Grunde, weil England es damals mit den Vereinigten Staaten zu thun hatte, die sein gefährlichster Gegner im Kriege sein würden. „Es liegt in

unserem Interesse", heißt es an der erwähnten Stelle, „einem solchen Gegner Zugeständnisse zu machen."

Als seiner Zeit im deutschen Reichstage die Interpellation wegen der Beschlagnahme der deutschen Schiffe vor der Delagoa-Bay verhandelt wurde, hat der Staatssekretär des Auswärtigen Amtes durchaus in Uebereinstimmung mit dem Interpellanten, dem Abgeordneten Möller-Duisburg, festgestellt, daß das Seerecht noch sehr flüssig sei. „Das Seerecht ist noch sehr dehnbar, und das Seerecht ist noch sehr lückenhaft. Das Seerecht besitzt noch zahlreiche Lücken, welche, wie die Verhältnisse heute liegen, in kritischen Augenblicken nur zu oft durch Seemacht ausgefüllt zu werden pflegen. Mit einem Worte, auf dem Gebiete des Seerechts ist der Machtstandpunkt noch lange nicht überwunden worden durch den Rechtsstandpunkt."

Wir fürchten, daß diese oder ähnliche Verhältnisse noch lange andauern werden. Wir haben oben bereits erwähnt, daß die englischen Staatsmänner sich stets einer Regelung des internationalen Seekriegsrechts widersetzt haben „Den neutralen Handel zu Gunsten des eigenen Handels zu unterdrücken", sagt der bekannte Völkerrechtslehrer Friedrich v. Martens, „das war das vornehmste Ziel des englischen Systems, das noch bis auf den heutigen Tag von englischen Juristen vertheidigt wird." Und es darf nicht angenommen werden, daß England seinen Widerspruch gegen eine Regelung des internationalen Seerechts so bald fallen läßt. Bei seiner Uebermacht zur See hat es nur Vortheil von dem jetzigen Zustand. Nur dann ist Aussicht vorhanden, daß die englischen Staatsmänner ihren Standpunkt ändern werden, wenn sie fürchten müßten, daß die Folgen dieses Zustandes sich gegen Großbritannien selbst kehren könnten, wenn nämlich Flotten, die der englischen Respekt einflößen, auf dem Meere erscheinen.

Die Blockade der nordamerikanischen Südstaaten.

In der jüngsten Zeit ist die Blockadefrage vielfach zum Gegenstand der politischen Erörterung im Zusammenhang mit der Flottenvorlage gemacht worden. Auf der einen Seite wurde behauptet, daß man die Bedeutung und Gefahren des Problems nicht genügend würdige, auf der andern, daß man sie übertreibe. — Die Wirkungen einer Blockade zu studiren, ist eine ungemein schwierige Aufgabe. Die Blockade macht einen Theil der Aktionen während eines Krieges aus, und dieser führt auch aus anderen Gründen eine so große Zahl von tiefgehenden Veränderungen in den kriegführenden Ländern herbei, daß es häufig kaum möglich sein wird zu sagen, ob eine bemerkenswerthe Erscheinung auf die vorhandene Blockade oder auf andere Kriegsvorgänge zurückzuführen ist.

Für das erste große Beispiel einer Blockade im 19. Jahrhundert, die Kontinentalsperre, gilt das in hervorragendem Maße. Komplizirte Wirkungen und Gegenwirkungen, einander vielfach widersprechende Vorgänge machen das Urtheil über den Einfluß der Blockade zu einem schwankenden. Indeß hat sich in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts eine solche in großem Stile abgespielt, welche durch die eigenthümliche Lage der Gebiete, auf welche sie sich erstreckte bezw. ihre Wirkungen äußerte, bis zu einem gewissen Grade ein Studium des Problems geradezu in Reinkultur ermöglicht. Es ist dies die Blockade der nordamerikanischen Südstaaten während der Zeit, da sie im Sezessionskrieg ihre Selbständigkeit als „Conföderirte Staaten von Amerika" zu erkämpfen suchten. Sie hat eine für den Ausgang des Kampfes überaus wichtige, wenn nicht entscheidende Rolle gespielt. Allerdings ist aber von vornherein festzustellen, daß die Eigenart der geographischen Lage, der wirthschaftlichen und sozialen Zustände und der politischen Konstellation eine solche war, um zu großer Vorsicht bei der Ziehung von Folgerungen aus den damaligen Ereignissen und Erfahrungen zu mahnen. Daß sich aber unter Berücksichtigung aller vorhandenen Schwierigkeiten gewisse Resultate auch für die Gegenwart gewinnen lassen, wird am Schlusse der nachfolgenden Ausführungen klarzulegen sein.

Die Südstaaten.

Unter den nordamerikanischen Südstaaten versteht man die 15 sogenannten ehemaligen Sklavenstaaten Maryland, Delaware, Virginia, North-Carolina, South-Carolina, Georgia, Florida, Alabama, Mississippi, Louisiana, Texas, Arkansas, Tennessee, Kentucky und Missouri. Diese verfügten über ein Gebiet von 891 000 englischen Quadratmeilen. Bei Ausbruch des Krieges bestanden 18 nichtsklavenhaltende Nordstaaten mit einem Gebiete von 775 000 Quadratmeilen. Noch unbesiedelt waren in der Union ungefähr 1,4 Millionen Quadratmeilen. Nach dem Zensus von 1860 waren die Südstaaten von 12,3 Millionen Einwohnern bewohnt bei einer Bevölkerung des gesammten Landes von 31,4 Millionen. Die Nordstaaten waren also räumlich kleiner, besaßen aber drei Fünftel der Gesammtbevölkerung. Hierzu kam, daß von den 4,4 Millionen Negern der Union allein 4,2 Millionen im Süden ansässig waren, so daß er nur 8,1 Millionen weiße Einwohner aufwies. Ein Drittel der Bevölkerung der Südstaaten waren Farbige.

Nun hatte sich hier allmählich ein eigenartiges und vom Norden ganz verschiedenes wirthschaftliches System herausgebildet. Das Land war überwiegend der Landwirthschaft zugewandt. Gewerbe und Industrie waren äußerst schwach vertreten. Der Handel verfolgte den Hauptzweck, die Landesprodukte abzusetzen und die Bewohner mit einem großen Theil aller gewerblichen Erzeugnisse, deren sie bedurften, von außen her, namentlich aus dem Norden und England, zu versorgen. Das Kapital des Südens bestand im Wesentlichen aus Grundbesitz und Sklaven. Gering war die Zahl der Städte und klein der bewegliche Besitz. — Die Landwirthschaft selbst in diesen südlichen Gegenden aber unterschied sich auf das Wesentlichste von derjenigen der Nordstaaten, sowohl hinsichtlich ihrer Produkte als hinsichtlich ihrer Betriebsform. Beschäftigte man sich im Norden mit Getreide-, Gemüse- und Obstbau, Wiesenkultur und Viehzucht meist im Klein- und Mittelbetriebe der Eigenthümer, so erzeugte man hier subtropische Exportprodukte, in erster Linie Baumwolle, daneben in den Grenzstaaten Tabak, an der Küste der südlichen Staaten am atlantischen Ozean Reis und in Louisiana Zucker. Ein großer Theil des in Frage kommenden Gebiets liegt bereits südlich von der eigentlichen Weizenzone. Hier baute man an Nahrungsmitteln vor allen

Dingen Mais. — Die wirthschaftliche Entwickelung in Zusammenhang mit dem Rassengegensatz zwischen den Weißen und Negern hatte im Laufe der Zeit zu einer sozialen Gliederung geführt, deren höchste Spitze die sklavenhaltenden, weißen Großgrundbesitzer, deren unterste Schicht die farbigen Sklaven bildeten, während dazwischen als zwei wenig geachtete Gruppen arme, sklavenlose Weiße und freie Farbige standen.

Es gab 1860 im Ganzen 384 900 Sklavenhalter, die mit ihren Familien etwa 1/4 der gesammten weißen Bevölkerung des Südens ausmachten, während 3/4 oder 6 Millionen Nicht-Sklavenhalter waren. Freie Farbige zählte man im Süden etwa 2 1/2 Hunderttausend.

Diese Südstaaten*) aber waren nun nicht ein einheitliches Ganzes, sondern zerfielen ihrem klimatisch-geographischen Charakter nach in zwei Theile, die 10 sogenannten Baumwollstaaten und die nördlich davon gelegenen Grenzstaaten Maryland, Delaware, Virginia, Kentucky und Missouri. Die letzteren waren zur Erzeugung des Hauptstapelartikels, der Baumwolle, klimatisch nicht geeignet. Theilweise produzirten sie Tabak, ihrem natürlichen Charakter nach aber — sie fallen großentheils in die Weizenzone — gehörten sie eher zum Norden als zum Süden. In ihrer östlichen Hälfte wurde allmählich die Haupteinnahmequelle nicht mehr der landwirthschaftliche Betrieb, sondern die Züchtung von Sklaven für die Pflanzungsdistrikte des ferneren Südens und Südwestens. Sie hießen die sklavenproduzirenden Staaten, im Gegensatz zu den sklavenkonsumirenden eigentlichen Baumwollstaaten.

Bezeichnenderweise wohnten im Jahre 1860 in den eigentlichen Baumwollstaaten neben 4,4 Millionen Weißen 3,1 Millionen Farbige, dagegen in den Grenzstaaten neben 3,7 Millionen Weißen nur 1,1 Million Farbige, von letzteren allein die Hälfte aber im östlichen Theil von Virginia.

Gründe des Abfalls.

Die maßgebenden Persönlichkeiten im Süden waren die aristokratischen sklavenhaltenden Großgrundbesitzer, welche, Landwirthe aus Ueberzeugung, den Uebergang zur gewerblichen Produktion nicht begünstigten, aber auch nicht, sofern sie es gewollt

*) Ueber Einzelheiten vergl. E. von Halle: Baumwollproduktion und Pflanzungswirthschaft in den nordamerikanischen Südstaaten. Bd. I. Leipzig 1897.

hätten, mit dem vorhandenen Sklavenmaterial zu bewerkstelligen vermocht hätten. Ihr wirthschaftliches Ziel war, auf einer möglichst großen Pflanzung möglichst viele Sklaven für die Exportagrikultur zu beschäftigen, von ihnen gewisse Nahrungsmittel zu Hause erzeugen zu lassen, den Rest aber — so einen Theil des Weizens, Gemüse, einen Theil des Viehfutters, des Salzfleisches und Specks — vom Norden und Westen zu beziehen. Gewisse primitive Gebrauchsgegenstände wurden im Hause verfertigt. Den hauptsächlichen Bedarf an Gebrauchsgegenständen, Geräthen, Hauseinrichtungen, Fuhrwerk, Kleidungs-, Luxusartikeln 2c. pflegte man aber gleichfalls vom Norden und aus England zu beziehen.

Es war ein System, nach alter Routine aufgebaut, das man mit konservativem Sinn auch da, wo es als nicht recht rentabel erkannt war, weiter führte.

Dem aristokratischen Süden stand der bereits theilweise stark industrielle und kommerzielle Norden gegenüber, der sich mehr und mehr zu einem demokratischen Gemeinwesen auswuchs, das den Südländern von Herzen unsympathisch war, während es ihnen durch seine wachsende Bevölkerung und Wohlhabenheit politisch immer gefährlicher erscheinen mußte. Sie sahen, wie ihnen in der Zentralregierung zu Washington die Jahrzehnte lang innegehabte Macht von der nördlichen Majorität aus den Händen gewunden wurde. Als dies in der Wahl eines ausgesprochen mit dem Norden haltenden Präsidenten seinen Ausdruck erhielt, beschlossen sie, sich vom Norden zu trennen. Die Sklavenhalter befürchteten, daß die sklavereifeindlichen Tendenzen des Nordens, sofern man in der Union bliebe, Maßregeln zur Annahme verhelfen würden, die eine allmähliche Emanzipation der Schwarzen bezweckten, und dem wollten sie aus aristokratischem Klassengefühl, Rassenbewußtsein und Besitzinteresse vorbeugen. Sie waren überzeugt, daß eine Befreiung der Sklaven ihr Eigenthum, ihr Leben und ihre Sicherheit gefährden, den Süden in einen Zustand vollkommener Anarchie und wirthschaftlichen Ruins stürzen und die zum Leben in der Freiheit unfähigen Neger selbst allmählich ausrotten werde. Da sie in der Union nicht durchgedrungen waren — ihr Kandidat Breckenridge war gegen den nördlichen Republikaner Lincoln unterlegen —, entschlossen sie sich, aus der Union auszuscheiden und, sei es mit friedlichen, sei es mit kriegerischen Mitteln, sich ein elbständiges Reich von Sklavenstaaten zu begründen.

Daß die Bewohner der Südstaaten an Zahl den Nordstaatlern nachstanden, wußten sie, an kriegerischer Tüchtigkeit aber fühlten sie sich ihnen mehr als gewachsen. Von je her hatten sie der Union neben den Staatsmännern vor Allem die Soldaten und die Offiziere gestellt. Der südliche Landwirth, herrschaftsgewohnt, durch ritterliche Künste gestählt, verachtete den „krämerhaften" Norden, dessen Geist und Körper er durch Handarbeit auf dem Felde und in den Fabriken degradirt meinte, unendlich. Der nördliche Trödler, der mit seinen Waaren durch den Süden zog, galt ihm als der Typus des Yankee überhaupt.

Man war durch Mangel an Berührung mit der Welt, oder durch Mangel an Vergleichsobjekten in der Nähe, zu einer außerordentlichen Ueberschätzung der eigenen Leistungsfähigkeit gelangt; allmählich hatte sich die Anschauung zu einem Glaubenssatz erhoben, der Süden sei so mächtig, daß Niemand es wagen könne, ihn mit Krieg zu überziehen. Geschähe es aber, so würde der Gegner hierfür büßen müssen. Mangels eines anderen Herrschers stand „King Cotton", der König Baumwolle, im Mittelpunkte des südstaatlichen Denkens. Man versorgte die ganze Welt mit diesem Stapelprodukte und glaubte nun, da die Baumwolle das einzige große Produkt des Landes war, daß sie auch für andere Länder von einziger Wichtigkeit sei. Kein Land der Erde könne ohne Baumwolle leben, die der größte Kulturträger des 19. Jahrhunderts geworden sei. England würde an Baumwollenmangel sofort zu Grunde gehen, der Anarchie und Revolution verfallen; Throne würden stürzen, die europäischen Arbeitermassen verhungern; — kurz und gut, durch seine militärische Tüchtigkeit fühlte man sich dem Norden, durch seine Baumwollproduktion der ganzen Welt überlegen. Der Süden vermöge die Politik der Erde zu beherrschen. Sowie man die Baumwollproduktion unterbreche, müßte alle Welt am Throne des King Cotton um Frieden bittend erscheinen und die von den Südstaaten auferlegten Friedensbedingungen annehmen.

So war, als man sich vom Norden trennte, die Zustimmung eine ungetheilte. Die Majorität im Süden glaubte sogar, ohne ernstlichen Krieg vom Norden loskommen zu können. Käme es aber doch dazu, so müßten England und Frankreich unter allen Umständen für schleunige Ausgleichung der Feindseligkeiten eintreten, damit sie keinen Tag der unumgänglich nothwendigen Zufuhren

aus dem Süden zu entrathen hätten; schlimmstenfalls aber war man durchaus sicher, den Norden in kürzester Zeit auf die Knie und zu beliebigen Friedensbedingungen zwingen zu können.

Abfall und Blockadeerklärung.

Als es znr Lostrennung kam, ging der Süden in gehobener Stimmung in den Kampf. Den Beschluß der Sezession faßten zunächst am 4. Februar 1861 South-Karolina, Mississippi, Florida, Alabama, Georgia und Louisiana. Am 2. März schloß sich ihnen Texas an. Dann entstand eine Pause, bis die Beschießung von Fort Sumter am 12. April den Krieg eröffnete. Nunmehr folgten zwischen dem 7. und 21. Mai Virginia, North-Carolina, Tennessee und Arkansas. Dagegen gelang es nicht, dank dem rechtzeitigen Eingreifen nördlicher Truppen und der Energie eines Theils der zum Abfall nicht geneigten Bevölkerung, die Grenzstaaten Maryland, Delaware, Kentucky und Missouri thatsächlich zum Süden zu ziehen, ebenso traten in Virginia Spaltungen ein, und West-Virginia jenseits der Alleghanies trennte sich im Juni von seinem alten Staat und machte sich selbständig. So umfaßten die Sezessionsstaaten 750 000 qm mit einer Bevölkerung von 9,1 Millionen, darunter 3,7 Millionen Farbigen. Von den nicht baumwolleproduzirenden Staaten hatten sie nur das östliche Virginia gewonnen. Ehe aber der Abfall der letzten Staaten sich vollzogen hatte, waren die ersten thatsächlichen Vorbereitungen zum Kriege bereits getroffen. Präsident Lincoln hatte nach der Beschießung von Fort Sumter ein Truppenaufgebot erlassen. Als Antwort hierauf hatte der südstaatliche Präsident Jefferson Davis durch eine Proklamation die Ausrüstung von Kaperschiffen und die Ausgabe von Kaperbriefen gegen die Vereinigten Staaten angekündigt. Nun erklärte Lincoln am 19. April eine Blockade der Südstaaten von South-Carolina bis Texas, während die Kaperschiffe, die unter der angemaßten Autorität der konföderirten Staaten in Aktion treten würden, als Piraten behandelt werden sollten. Die Blockade wurde am 27. Mai auf Virginia und North-Carolina ausgedehnt und damit ihr Bereich für die ganze Dauer des Krieges festgelegt. Dieser Schritt der Blockadeverhängung, der im Anfang sowohl aus verschiedenen Gründen vom Standpunkt des Nordens bedenklich, als auch für die Welt nicht der Komik zu entbehren schien, ist

in seiner schrittweisen Durchführung eine der Hauptursachen, wenn nicht die Hauptursache für den Mißerfolg des Südens gewesen.

Die völkerrechtlichen Konsequenzen und die Effektivität der Blockade.

Die Blockade ist eine völkerrechtliche Maßregel.*) Sie wird verhängt von einer kriegführenden Macht gegen eine fremde kriegführende Macht. Durch ihre Erklärung wurde also der Welt gegenüber die Anerkennung der Südstaaten als kriegführende Partei vom Norden ausgesprochen, und England trug alsbald kein Bedenken, die entsprechenden Folgerungen daraus zu ziehen. Den Versuch, die Blockade als eine Maßregel der inneren Polizeigewalt zu erklären (domestic municipal duty), wies man zurück. Hätte die Regierung in Washington die Häfen des Südens nur für geschlossen erklärt, weil man dort keinen Zoll erheben könnte, würde die Situation für England zweifelhaft gewesen sein. Am 13. Mai erließ die Königin von England eine Neutralitätsproklamation, die im Süden allgemein mit Freuden als erster Schritt zu einer europäischen Anerkennung begrüßt wurde, im Norden Bestürzung erregte. Dann mußte man sich aber mit der Thatsache abfinden, daß England die Aufbringung und den Verkauf von Prisen in seinen Häfen beiden Parteien am 1. Juni verbot, ein Schritt, der für den Süden ungleich ungünstiger war als für den Norden, da er die Wirkung des Kaperkrieges erheblich beeinträchtigte; der Norden besaß damals die zweitgrößte Handelsflotte der Welt und konnte durch Kaperei erheblich, der Süden, da er keine Handelsschiffe besaß, auf diese Weise kaum geschädigt werden. Alsbald folgte die französische Neutralitätsproklamation in gleicher Form am 10. Juni 1861. Frankreich gestattete zwar die Aufbringung, aber nicht den Verkauf von Prisen. Die übrigen Mächte schlossen sich dem Vorgehen an.

So hatte die gedachte Blockadeerklärung die Anerkennung einer völkerrechtlichen Stellung der Südstaaten im Gefolge, und damit erhielten auch ihre Kaperschiffe und Kreuzer eine völkerrechtlich gesicherte Stellung vor der Behandlung als Seeräuber. Zunächst erschien es zweifelhaft, ob der Schritt der Blockadeerklärung diesem großen Nachtheil gegenüber für die

*) Vergl. hierzu die verschiedenen Arbeiten von Bernard.

Nordstaaten auch entsprechende Vortheile haben könnte, denn zur thatsächlichen Durchführung der Blockade schien es ihnen durchaus an den Mitteln zu fehlen. Nach den geltenden Anschauungen muß eine Blockade, um völkerrechtlich etwas zu bedeuten, „effektiv“ sein, d. i. sie darf nicht nur durch eine diplomatische Anzeige auf dem Papier anderen Mächten mitgetheilt werden, sondern es muß für Schiffe, welche die Einfahrt in blockirte Häfen versuchen, eine thatsächliche Gefährdung bestehen.

Die Blockade und ihre Entwickelung.

Nun handelte es sich bei der vorzunehmenden effektiven Blockade aber um eine ganz gewaltige Küstenausdehnung. Die Strecke von der Chesapeake-Bay bis hinunter zum Golf von Mexiko und an der ganzen Golfküste entlang bis zur mexikanischen Grenze mißt in gerader Linie mehr als 3500 englische Meilen; dabei ist es ein an Einschnitten und Ausbuchtungen reiches Gebiet, so daß die Küstenlinie fast doppelt so lang ist. Durch zahlreiche vorgelagerte Inseln und vielfach hindurchführende Kanäle werden Häfen und Flußmündungen erschlossen, die, unter sich wiederum auf der inneren Linie vielfach in Verbindung stehend, Annäherung von verschiedenen Punkten aus gestatten. So war eine Kontrole des Verkehrs durch die natürlichen Verhältnisse gar sehr erschwert. Neben einer Reihe von guten Hafenplätzen, wie Norfolk, Wilmington, Charleston, Savannah, Pensacola, Mobile, New-Orleans und Galveston besaß man noch 177 andere Landungsplätze; und diese alle thatsächlich zu bewachen, reichte der kleine Schiffsbestand der Nordseestaaten bei Beginn des Krieges auch nicht annähernd aus. Es war die Zeit des Uebergangs vom alten zum neuen Kriegsschiff, vom hölzernen Segler zum gepanzerten Dampfschiff, für dessen Erprobung gerade dieser Krieg die wichtigsten Gelegenheiten bot. Eine Anzahl der seit Kurzem erst als Kriegsschiffe eingeführten Dampfboote, eine Anzahl alter Segelschiffe war vorhanden, aber ihre Zahl war wenige Dutzend*); 26 von ersteren, 16 von letzteren standen im Dienst, 27 in Reserve, und an Ausrüstung, Offizieren, Mannschaft und Schulung bestand gleichmäßig Mangel; zumal ein Theil der fähigsten Offiziere dem Süden angehörte und nun in dessen

*) Spears, History of our Navy. Bd. IV. New-York, 1897.

neu zu bildender Marine Dienste nahm. Von dem geringen Bestand war aber schließlich noch der größte Theil über die Welt auf Kreuzerfahrten verstreut.

Jedem anderen auch nur einigermaßen mächtigen Gegner gegenüber wäre der Norden in die allerübelste Lage gerathen. Beim Süden lag die Sache insofern anders, als er zunächst überhaupt keine diesen Namen verdienende Flotte besaß. Vom Lande her nahm er die Forts und Küstenbefestigungen mit Truppen in Besitz. Hieran vermochte ihn der Norden nicht zu hindern, anderenfalls wäre der Krieg überhaupt vermieden worden: „eine starke Flotte würde die Sezession schon im Anfang unterdrückt haben.“*) Die Summe der sich aus der Besetzung ergebenden Vortheile aber vermochte der Süden seinerseits nicht auszunützen. Nur in Norfolk und Pensacola bestanden Werften. Alsbald auf ihnen eine große Bauthätigkeit zu entfalten, fehlte es, abgesehen davon, daß Pensacola nur für Reparaturen eingerichtet war, an Arbeitern und Technikern, an Material und an Industrien, die Material hätten im Lande erzeugen können. Nur drei nennenswerthe Eisenwalzwerke von mäßigstem Umfange waren vorhanden, davon zwei fern im Binnenlande. Versuche, geschickte Eisenarbeiter aus England durch die Blockade hereinzubringen, mißlangen später.**) Auch vom Auslande konnte man keine genügende Anzahl von Schiffen beziehen. Einige Fahrzeuge erwarb man in Europa und einige Schiffe der vorhandenen Kriegsflotte, die gerade in südlichen Häfen lagen, gelang es dem Norden abzunehmen, so den „Merrimac“, dessen Kampf mit dem gepanzerten „Monitor“ für die Entwickelung der Technik entscheidend wurde. Mit Ausnahme von vereinzelten Gefechten indeß vermochten die Südstaatler der blockirenden Flotte nicht auf dem Wasser gegenüberzutreten.

Eine schwache Macht genügte, eine Blockade aufrecht zu erhalten. Hierzu kam, daß die Küsten außerordentlich lang und trotz der vorgelagerten Sandbänke und Untiefen die Plätze einer möglichen Landung verhältnißmäßig zahlreich waren, indeß nur wenige von diesen für Handel und Transport von wirklichem Werth werden konnten, indem für den Verkehr nur die Mündungen der schiffbaren Flüsse in Frage kamen, im Uebrigen

*) H. Wilson, Ironclads in Action. Bd. II. S. 2.
**) Wilson a. a. O. S. 178.

aber für eine umfangreiche Güterbewegung von und nach anderen Plätzen die Gelegenheit fehlte.

Ein entwickeltes Netz von Eisenbahnen gab es überhaupt noch nicht; erst 6200 englische Meilen Schienenstrang waren 1860 in dem ganzen ungeheuren Gebiete im Betriebe. Eben war die erste Verbindung zwischen Washington und New-Orleans vollendet, große Querlinien ins Innere und im Innern fehlten, ja, man war sich im Süden sogar über die Nothwendigkeit und den Nutzen der Eisenbahnen im Zweifel, da das ausgebildete System von Wasserstraßen bisher für den Verkehr doch immer ausgereicht habe. Nur von Wilmington nach Richmond gab es eine gute Verbindung. Die vorhandenen Eisenbahnstrecken aber wurden für militärische Zwecke stark in Anspruch genommen, und da man infolge der Absperrung bald für das abgenutzte Material an Schienen und Wagen keinen Ersatz mehr herbeischaffen konnte, kam es in einen immer leistungsunfähigeren Zustand.*)

So galt es, mangels guter Kunststraßen im ganzen Lande, wesentlich nur die Eingänge dieser Flußläufe zu verschließen, um den Verkehr mit der See so gut wie abzuschneiden, alsdann von den Hauptflußläufen selbst Besitz zu ergreifen und dadurch den Verkehr im Innern zu hemmen. Auch hierzu besaß der Norden zunächst allerdings nicht das nöthige Schiffsmaterial. Sechs Wochen nach Proklamation der Blockade konnte von einer Thatsächlichkeit derselben kaum irgendwo die Rede sein. Erst nach und nach wurden durch Zusammenziehung der vorhandenen und Ankauf von neuen Kriegsschiffen die einzelnen Plätze einigermaßen abgesperrt und dadurch eine thatsächliche Blockade eingeführt.**) Bis zum 1. Dezember 1861 wurden 137 Fahrzeuge gekauft, darunter 58 Segler. Auch begann man stark zu bauen. Dann wurden allmählich Schiffe über die ganze Küste vertheilt, die Erklärung der Blockade wiederholt örtlich aufs Neue erlassen; an der Küste von Texas wurde sogar noch im Juli 1862 den fremden Schiffen die offizielle Warnung notifizirt, daß nunmehr eine Blockade eingeführt sei.

---

*) Jefferson Davis: **Rise and Fall of the Confederacy.**

) Vergl über die Thatsachen der Kriegführung u. A.: **The Navy in the Civil War, von Soley, Mahan und Ammen: **History of the Confederate States Navy** von Scharf.

Der Mangel einer genügenden Flotte wurde im Laufe des Krieges durch Anschaffung von 600 Fahrzeugen, darunter 418 durch Kauf, seitens der Nordstaaten allmählich beseitigt. Für den Süden aber blieb er bis zum Schluß bestehen und machte sich hier alsbald dadurch verhängnißvoll, daß, wo immer eine thatsächliche Blockademacht erst einmal erschienen war, es nicht wieder gelang, sie zu beseitigen. Eine Reihe von Versuchen wurden allerdings gemacht; sie blieben mangels der genügenden Kraft alle auf die Dauer wirkungslos, und mehr und mehr mußte man auf Hülfe von außen hoffen.

Blockade und Kreuzerkrieg.

Gegenüber der Thatsache, daß seine Küsten verschlossen wurden, halfen dem Süden weder die Maßregeln des Kaperkrieges, noch die Versuche des wohlorganisirten Blockadebruches durch Handelsschiffe an verschiedenen Stellen. Es gelang dem Norden, den Gürtel immer enger zu ziehen, die Blockade dauernd wirksamer zu gestalten.*) Er verbesserte sein Schiffsmaterial der Zahl und Qualität nach, führte neue Typen erfolgreich in den Kampf ein; Panzerung und Torpedotechnik machten eine Probe nach der andern durch. Man vermochte den Schmuggelhandel zwar nicht zu beseitigen, ihm aber doch immer wirksamer zu steuern.

Dem gegenüber hatte es im Augenblick für den Krieg verhältnißmäßig wenig Bedeutung, daß die nordamerikanische Handelsflagge schnell von den Meeren verschwand. Ein Theil der Schiffe wurde aufgelegt, ein anderer sehr erheblicher suchte unter fremder Flagge Zuflucht.**) So gingen von der amerikanischen allein auf die britische über: 1861: 126 Schiffe mit 72 000 Tonnen; 1862: 135 Schiffe mit 75 000 Tonnen; 1863: 348 Schiffe mit 253 000 Tonnen; 1864: 106 Schiffe mit 92 000 Tonnen; im Ganzen über 700 Schiffe mit rund 500 000 Tonnen.***) Schließlich verließen die Seeleute und Fischer des Nordens vielfach ihr Gewerbe und traten in die heimische Kriegsmarine ein. Gegen die Kaperei hatte man anfangs im Norden dadurch vorgehen wollen, daß man sie

*) Vergl. Admiral Porter. The Naval History of the Civil War. London 1887. S. 33 ff.

**) Wilson, Ironclads. S. 169.

***) Vergl. auch F. M. Edge. The Destruction of the American Carrying Trade. London 1861.

entsprechend der Proklamation des Präsidenten als Seeraub behandelte. Nachdem man durch die Blockadeverhängung die Konföderirten als kriegführende Partei anerkannt hatte und darauf verwiesen wurde, daß man ja die Pariser Deklarationen von 1856, die die Kaperei verbieten, nicht unterzeichnet hatte, müßte dieser Standpunkt aufgegeben werden,*) zumal der Süden mit Vergeltung an Kriegsgefangenen drohte.**)

Das Verbot der Aufbringung und des Verkaufs der Prisen in den neutralen Häfen und die Unmöglichkeit der Aufbringung in den südlichen blockirten Plätzen machte das Gewerbe für Private unrentabel. 67 Gesuche um Kaperbriefe waren eingelaufen. Im zweiten Jahre aber wurden diese privaten Kaper mit ihren kleinen Schiffen, diesen „Mosquitos des Seekrieges", die in der Nähe der südlichen Küste zu operiren versucht hatten, immer seltener. Sie gingen in die Reihen der Blockadebrecher über. Dagegen nahm die Zahl der südstaatlichen Kreuzer durch Ankäufe und Neubauten im Ausland zu. Darunter befanden sich Schiffe, die allmählich unter tüchtigen Kapitänen großen Ruhm ernteten, so die „Sumter", „Florida" und „Alabama".***) Diese mußten sich im Wesentlichen darauf beschränken, nordstaatliche Schiffe zu nehmen und auf hoher See zu zerstören oder zu verbrennen. Das Aufbringungsverbot einerseits verhinderte sie, jene mit ihrer Ladung zu Gunsten der Staatskasse des Südens im Auslande zu verkaufen, die Blockade andererseits, ihre Ladung der Konföderation direkt zuzuführen und der heimischen Konsumtion zu gute kommen zu lassen.

So konnte der Kreuzerkrieg dem Norden sehr unbequem werden. 269 Fahrzeuge, fast ausnahmslos Segelschiffe, wurden den Nordstaaten vernichtet, einen Theil der Marine mußte man auf die Jagd nach den „Handelszerstörern" ausschicken, die Rhederei wurde zu Gunsten anderer Staaten, vor allen Dingen Englands, dauernd geschädigt. Im Uebrigen aber zeigte es sich, erstens, daß bei dem Fehlen einer starken Vertheidigungsflotte selbst an einer so ausgedehnten Küste wie derjenigen der Südstaaten eine Blockade wirksam gemacht werden konnte, und zweitens, daß

*) Bernard. Two Lectures on the Present American War. London 1861.

**) Pollard. The Curt Cause Regained. New-York 1868.

***) R. Semmes. Memoirs of Service of Float. Baltimore 1869. A. Sinclair. Two Years on the Alabama.

der Kreuzerkrieg, welcher, wie Wilson*) richtig bemerkt, nichts Anderes als eine Vertheidigungsmaßregel einer zum maritimen Entscheidungskampf allzu schwachen Macht bedeutet, deren Schiffe oder Führer nicht im Stande sind, der feindlichen Schlachtflotte entgegenzutreten, für den Fortgang der Blockade sowie den Ausgang des Krieges als bedeutungslos sich erwies.

Die Blockade und der Blockadebruch.

Die einzige Möglichkeit, ohne eine ausreichende Flotte etwas gegen die Wirkungen der Blockade zu unternehmen, waren die Versuche, die Blockade mit Handelsschiffen fortgesetzt zu brechen.**) Hierfür lagen in verschiedener Beziehung günstige Verhältnisse vor: die räumliche Ausdehnung der Küste, die anfängliche Kleinheit der blockirenden Macht, die geschilderte Eigenart des Wechsels von Inseln und Einschnitten und schließlich vor Allem die Vorlagerung einer Reihe von in fremdem Besitz befindlichen Inseln in nicht zu großer Entfernung von der Küste, nämlich der Bermuda- und der Bahama-Inseln und der Antillengruppe. Im Uebrigen grenzten die Südstaaten zu Lande außer an die feindlichen Nordstaaten bezw. die weite, unbewohnte Wüste des Westens nur an Mexiko, von wo dann gleichfalls ein Kontrebandehandel und indirekter Seeverkehr möglich wurde.

Die Blockade war, wie gesagt, zu Anfang nur in sehr geringem Umfange effektiv; erst Mitte 1862 wurde sie allmählich dichter gezogen. Da keine gefährlichen Gegner auf der See vorhanden waren, konnte man jeden Typus von Schiffen, Fährboote, Transportkähne u. dergl., mit den nöthigen Kanonen ausgerüstet, zur Blockade verwenden. Immerhin würde dieses ungeeignetere und improvisirte Blockadematerial für das ungeheure Unternehmen nicht völlig ausgereicht haben, wenn man nicht einen weiteren Schritt in der Gewinnung von Stützpunkten für die Blockadeflotte an den feindlichen Küsten unternommen und allmählich eine Reihe der wichtigsten Landungsplätze zu gewinnen bezw. zu okkupiren vermocht hätte. Eine Landung und Festsetzung an feindlichen Küsten wird erst mög-

---

*) Wilson, a. a. O. S. 183.

**) Vergl. Th. E. Tailor. Running the Blockade. London 1886. W. Watson. Adventures of a Blockade Runner. London 1892. J. Wilkinson. The Narrative of a Blockade Runner. New-York 1877.

lich, wenn man nicht zu befürchten hat, daß die gelandete Macht nachträglich durch ein Hand-in-Handarbeiten der Flotte und der Armee von beiden Seiten eingeschlossen und vernichtet wird. Sobald man erkannte, daß eine solche Gefahr nicht vorläge, weil die Armeen des Gegners durch die Landmacht im Norden zurückgehalten wurden und die Schaffung einer südstaatlichen überlegenen Flotte nicht zu fürchten war, machte man von der wirksamen Maßregel der Besetzung einiger Punkte Gebrauch. Im August 1861 wurde Hatteras Island okkupirt, im November Port Royal, 1862 nahm man im Februar Roanoke Island, im März desselben Jahres Fernandina und Saint Augustine in Florida, im April Beaufort und vor Allem New-Orleans, den Schlüssel des Mississippi-Thales; im Mai Norfolk und Pensacola. Im November 1863 nahm man Brazos Island, Mobile im August und Savannah im Dezember 1864, die letzten Hafenplätze Charleston und Wilmington Anfang 1865. „In seinem letzten Todeskampfe hatte der Süden überhaupt keine Häfen mehr.“*)

In der ersten Zeit war der Kontrebandehandel vielfach direkt zwischen Europa und den Südstaaten vor sich gegangen. Als aber die beobachtenden Schiffe und die nordstaatlichen Kreuzer auf der hohen See zahlreicher wurden, gelangte man zu anderen Methoden. Es wuchsen Zwischenstationen auf den gedachten Inseln empor, welche von den Schiffen in beiden Richtungen angelaufen wurden. Die Entfernung von Bermuda nach Wilmington betrug 674 englische Meilen, 772 nach Charleston, 834 nach Savannah. Von Nassau auf den Bahamas stellten sich die Meilenzahlen auf 570, 515 und 500: Strecken, die in etwa drei Tagen zurückgelegt werden konnten. Für diesen Handel verwandte man mit Vorliebe alte, möglichst billige Schiffe.

Als die nördlichen Prisengerichte aber auch mit solcher Unterbrechung gefahrene Schiffe als Blockadebrecher kondemnirten und England, das im eigenen Interesse stets für eine möglichst weite Ausdehnung der Machtbefugniß seekriegführender Mächte ist, dies entsprechend den Entscheidungen seiner eigenen Admiralitätsgerichte als berechtigt anerkannte, ging man noch einen Schritt weiter und theilte die Reisen vollkommen. Nassau, besonders günstig, rings von englischen, neutralen Inseln und

*) Wilson, a. a. O. S. 185.

Gewässern umgeben, wurde der Sitz zahlreicher Handelshäuser, denen mit großen Seeschiffen von Europa Waaren zugeführt wurden, um alsbald von ihnen auf kleine Schiffe umgeladen und nach den südlichen Häfen hineingeschafft zu werden, bezw. besorgten sie in gleicher Weise die Umladung der auf den Blockadebrechern herausgeschafften Baumwolle als Rückfracht auf die großen Schiffe nach Europa. Für diese Fahrt zwischen den Inseln und den blockirten Plätzen wurden allmählich besondere Typen von flachen, niedrigen, raschen und unscheinbaren Dampfern konstruirt, die ihrer Spezialbestimmung möglichst angepaßt waren. Vom Juli 1862 bis Juli 1863 fuhren nach Scharf*) 57 Dampfer und 91 Segler von Nassau auf südstaatliche Häfen, von denen 51 bezw. 55 die Landung gelang, 44 bezw. 45 kamen von dort an.

Zwischen November 1861 und März 1864 sollen nach Spears 84 Dampfer am Blockadebruch betheiligt gewesen sein, die 363 Reisen nach Nassau, 65 nach anderen Häfen machten. Außerdem verkehrten in Nassau 100 Schooner. Von den Dampfern wurden 37 genommen, 12 ganz, 11 theilweise verloren, einer ging unter.**)

In Nassau hatte auch die konföderirte Regierung ihre Agenten und besorgte ihre Baumwollverschiffungen und Materialbezüge.

Auch in Havana war das Geschäft vielfach recht lebhaft, und noch 1863 liefen Dutzende von Blockadebrechern aus seinem Hafen, namentlich nach den zahlreichen Mündungen und Einschnitten des Mississippi-Deltas und den übrigen Golfplätzen. Doch hatte hier und auf St. Thomas bereits seit der Besetzung von New-Orleans das Geschäft wesentlich an Umfang abgenommen. Eine besondere Rolle spielte schließlich Matamoras am Rio Grande. Dies war ein mexikanischer Hafen, flußaufwärts am Grenzstrom gelegen. Seiner Natur nach war er allerdings schwer zugänglich, selbst für kleine Schiffe. Solange keine feindlichen Truppen auf dem Lande stationirt waren, konnte man von dort aus indeß ohne jede Schwierigkeit über den Rio Grande nach Texas Handel treiben. Namentlich eine Reihe von deutschen Häusern hat in der damaligen Zeit hier

---

*) History of the Confederate States Navy. New-York 1887. S. 473.

**) A. a. O. Bd. IV. S. 63.

große Vermögen erworben.*) Am 23. April lagen dort nach Scharff gleichzeitig 70 Baumwollschiffe, der Mangel an geeigneten Verkehrsmitteln durch die öden Grenzgebiete hindurch und die Abgelegenheit der Gegend, welche nicht an das südliche Eisenbahnnetz angeschlossen war, verhinderte jedoch, daß das Geschäft sich allzu erheblich ausdehnte.

Hat nun dieser verschiedenartige Schmuggelhandel, der einzelnen Personen große Vermögen schaffte und so einträglich war, daß, wenn von drei abgegangenen Schiffen nur zwei ankamen, doch noch ein erheblicher Profit für Rheder und Kaufleute nachblieb, die Wirkung der Blockade illusorisch zu machen vermocht? — Das kann keineswegs behauptet werden. Beim Schifffahrtsverkehr in den einzelnen Häfen handelte es sich um Hunderte und Tausende von jährlich aus- und eingehenden Fahrzeugen. Eine Baumwollernte von 4 000 000 Ballen = ca. 2 Milliarden Pfund jährlich zu bewegen, hätte es z. B. allein eines Schiffsraumes von ca. 3/4 Millionen Tonnen bedurft, oder 1000—2000 ausgehender Schiffe von damals üblicher Größe. Die Herein- oder Herausbringung einzelner oder Dutzender oder selbst einiger Hundert der kleinen Blockadebrecher — die größten faßten 400—500 Tonnen — konnten den fehlenden regelmäßigen Großverkehr keineswegs ersetzen. Eine bestimmte Menge von Gebrauchsgegenständen, ferner von Geschützen, Handwaffen und Munition konnte eingebracht, einzelne Baumwollladungen herausgeführt und damit gewissen lokalen Bedürfnissen zeitweilige Befriedigung geschaffen werden. Der Kaufmannsstand als solcher wird sich nie auf derartig gewagte Experimente erheblicher Gefährdung seiner Unternehmungen im Großen einlassen, sondern dies wird höchstens von einzelnen Spekulantengruppen gewagt. Ein großer Handel entstand nicht. — Dieser Thatsachen und ihrer verschiedenen Folgen wurde man sich im Süden erst allmählich bewußt. Anfangs war man mit dem System des Blockadebruchs bedingungslos einverstanden. Allmählich traten dann aber mancherlei unerwartete und unerfreuliche Folgen und Nebenerscheinungen zu

*) Daß die deutschen Häuser bereits frühzeitig hierher gingen, hatte seinen Grund nach der Mittheilung eines Betheiligten in den von deutschen Baumwollhäusern während des Krim-Krieges gemachten Erfahrungen, die damals von Königsberg und Memel aus ein lebhaftes Geschäft nach Rußland hinein entwickelt hatten und die dort gemachten Erfahrungen nun an der mexikanischen Grenze wieder ausnützten.

Tage: man mußte auch hier die Meinung ändern. An das ganze Geschäft knüpfte eine ungeheuerliche Spekulation an, die in großen Auktionen und Ringbildungen die Preise beliebig herauftrieb. Namentlich in Wilmington entwickelte sich ein wildes, zügelloses Genußleben der betheiligten Spekulanten, das auch andere Kreise ergriff. Die Blockadebrecher brachten ferner keineswegs stets diejenigen Waaren herein, deren man für die Kriegführung und die gewöhnliche Lebenshaltung besonders dringend bedurfte, sondern Luxusartikel, die dazu dienten, das Leben einzelner Klassen ungebührlich herauf zu schrauben, und dabei noch das baare Geld aus dem Lande zogen.

Die Regierung ihrerseits fühlte sich nicht im Stande, den mehrfachen Vorschlägen entsprechend, das Geschäft selbst in die Hand zu nehmen. Sie besaß zwar einige Blockadebrecher für ihre eigene Rechnung und war an anderen mit Parten betheiligt. Im Ganzen aber überließ man das Geschäft privater Initiative. Kleinere Schiffseigenthümer, eine Anzahl von inländischen und ausländischen Marineoffizieren und schließlich Abenteurer widmeten sich von Anfang an der gewinnreichen, aber gefahrvollen Beschäftigung.*) Die dreifache Erhöhung der Profite war Anlockung genug. Es entstanden alsdann allmählich große Unternehmungen zum Zwecke organisirten Blockadebruches, so in Amerika die Virginia Volunteer Navy Company mit einem Kapital von 1½ Millionen Dollars und die Old Dominion Trade Company, später entstanden auch große Gesellschaften für den gleichen Zweck in England.**) Mächtige Firmen machten große Profite und gewannen riesige Macht und Einfluß im Lande: The Bee Company, Collin Company, Fraser, Trenholm & Co. machten anfangs 100 bis 200, später bei der steigenden Ausfuhr und dem sinkenden Geldwerthe 1500—2000 Prozent nominaler Profite. Trotzdem man rechnen konnte, daß von fünf Schiffen zwei verloren gingen, soll letztere Firma allein über 30 Millionen aus dem Kriege gerettet haben.***)

Angesichts der wachsenden Mißstände mußte man sich regierungsseitig zu gewissen einschränkenden Maßregeln entschließen; doch geschah dies erst spät und zögernd, da man

*) Scharf a. a. O.

**) Wilson (a. a. O. S. 188).

***) T. C. de Leon, Four years in Rebel's Country. Mobile 1890. S. 279.

nicht wünschte, auch die nützlichen Seiten des Blockadebruches, die Zufuhr von Lebensbedarf und Kriegsmaterial, zu gefährden. Am 6. Februar 1864 wurde der Import von Luxusartikeln, wie theure Kleidung, Liqueure, Delikatessen, sowie die Ausfuhr von Baumwolle, Terpentin durch Gesetz verboten, und ferner versuchte man am 1. März gewisse Maximalpreise für Textilwaaren vorzuschreiben. Die Regierung behielt sich die Benützung eines Theiles der verkehrenden Schiffsräume zu bestimmten Preisen für ihre eigenen Zwecke vor und beanspruchte allein das Recht, Baumwolle, Tabak rc. auszuführen. Es scheint nicht, daß die hieran geknüpften Hoffnungen, aber auch nicht die Befürchtungen, das Geschäft könne allzusehr eingeschränkt werden, vollkommen in Erfüllung gingen. Verschiedenen Unternehmungen wurde indeß hierdurch und durch die fortschreitende Verdichtung des Blockadegürtels und dann die allmähliche Okkupation aller wichtigen Küstenplätze das Lebenslicht ausgeblasen.

So waren also bei dieser Blockade trotz der scheinbaren Schwierigkeiten, die sich dem Norden boten, in Wirklichkeit die Chancen auf alle Fälle wesentlich gegen den Süden gerichtet, soweit innere oder äußere maritime Intervention außer Frage stand.

Eine Verstärkung der Wirkungen wurde aber durch eine Ausdehnung der Operationen auf die Flußläufe erreicht, durch welche die Trennung der einzelnen Landestheile voneinander bewerkstelligt wurde.

Die Stellung des Nordens und des Südens zum Außenhandel der Konföderation.

In einer falschen Auffassung der Situation hatte der Süden seinerseits zu Anfang seine Lage ungünstiger gestaltet und gewisse nachtheilige Wirkungen beschleunigt, die er hätte hintanhalten können.

Natürlich belegte der Norden den Handel mit dem Süden mit einem Interdikt. Durch Gesetz der Nordstaaten vom 13. Juli 1861 wurde bestimmt, daß alle über die Grenzen eines als im Aufstand befindlich erklärten Landestheils ein- und ausgehenden Waaren und die Fahrzeuge, worin sie befördert wurden, an die Vereinigten Staaten verfallen sollten.*)

*) An Act to Provide for the Collection of Duties on Exports and for other Purposes.

Der Süden aber erkannte nicht die Gefahr, welche hierin lag, vielmehr erließ der Präsident Davis auf Grund eines Beschlusses des konföderirten Kongresses am 21. Mai ein Verbot der Ausfuhr von Baumwolle, um hierdurch die mit Sicherheit erwartete Intervention Englands zu beschleunigen. Nur durch die Regierung oder mit ihrer Erlaubniß sollte Baumwolle ausgeführt werden können, alle anderen Ausfuhrversuche mit Geld- und Gefängnißstrafe sowie Konfiskation bestraft werden. Im August wurde dieses Gesetz auf Reis, Zucker, Melasse, Syrup, Pech, Harz, Theer, Terpentin ausgedehnt.*) Anstatt, wie voraussichtige Männer riethen, mit aller Energie alle verfügbare Baumwolle aufzukaufen und aus dem Lande zu bringen, um dadurch in Europa große Kredite zu beschaffen, wurde hiermit frühzeitiger als sonst das Geschäft gehemmt, was, wie weiter unten zu schildern sein wird, von den nachtheiligsten Folgen für die Finanzen des neuen Staates war. Man arbeitete den blockirenden Schiffen des Nordens somit direkt in die Hände. Nur in beschränktem Umfang, für die Aufnahme eines Baumwollanlehns von 15 000 000 Dollar, beabsichtigte man Baumwolle von Staatswegen auszuführen.

Zeitungen und Versammlungsresolutionen wetteiferten in der Aufforderung, die Baumwolle zurückzuhalten, oder wo immer die Gefahr einer Wegnahme durch den Feind vorläge, sie zu verbrennen. Das wurde vielfach befolgt und „die Feuer des Patriotismus“ mit lauter Freude begrüßt.**) Neben dem Wunsche, auf England einzuwirken, war man zu diesem Entschluß durch eine Ueberschätzung der Ressourcen des Landes gekommen. Denn man war von dem Wahn beherrscht, „daß man das Ausland nicht brauche; nur drei Jahre Blockade und man wäre vollständig in seiner Versorgung selbständig“.***) Man beschwichtigte sich selbst auch nach Bekanntwerden der Anerkennung der Blockade durch die europäischen Mächte mit diesem Gedanken, während der steigende Nothstand und die ausbleibende Hülfe von außen dann ein gewisses Gefühl des Trotzes erzeugt zu haben scheint: Nun dürfe man der Welt gerade keine Baumwolle liefern.†)

---

*) The Statutes of Large of the Provisional Government of the Confederate States of America. S. 152 und 170.

**) Rhodes History of the United States, Bd. III. S. 551, 629.

***) Vergl. auch Ed. Pollard. Life of Jefferson Davis. Philadelphia. S. 166.

†) Life in the South from the Commencement of the War by Bockaded British Subject.

Versuche zur Förderung der inneren Produktion.

Ende des zweiten Jahres hatten sich die Ansichten schon geklärt; und nunmehr erließ am 10. April der Präsident Davis eine Proklamation*) gegen die Fortsetzung der Erzeugung der alten Stapelartikel überhaupt im Interesse der Versorgung des Landes. Das Jahr 1862 hatte wegen herrschender Dürre eine schlechte Ernte gebracht. Er forderte zur Produktion von Mais, Hafer, Erbsen, Bohnen, Kartoffeln und anderen Nahrungsmitteln für Mensch und Vieh sowie zur Viehzucht statt des Tabak- und Baumwollpflanzens auf; sonst seien ernste, wenn nicht verhängnißvolle Folgen vorauszusehen, falls es noch einmal eine schlechte Ernte geben sollte. Auch solle man an den Eisenbahnen und Landstraßen Futter für die vorbeiziehenden Heere anpflanzen. Daß es mit der eigenen Produktion von bisher aus der Fremde bezogenen Gewerbeerzeugnissen aber nicht so leicht ging, davon mußte man sich gleichfalls auf die Dauer überzeugen. Als die Vorräthe erschöpft waren und neue Massenzufuhren ausblieben, dauerte es gar nicht lange, daß Mangel an den nothwendigsten Materialien eintrat.

Zur Förderung der Erzeugung industrieller Rohmaterialien war in Richmond ein Bureau of Nitre and Mines eingerichtet, aber man hatte keine leistungsfähigen Bergwerke und Salzminen; namentlich die Abtrennung Westvirginiens war aus diesem Grunde höchst bedauerlich. Die Versuche zur Errichtung neuer großer Fabriken konnten nicht wohl zum Erfolg führen, da man weder Unternehmer, noch Arbeiter, noch Kapital zur Verfügung hatte. Im ganzen Alleghany-Gebirge waren zwar reiche Mineralschätze, doch war noch kaum ein Anfang mit ihrer Gewinnung gemacht. Von Anbeginn war das Eisen rar und die Preise stiegen bald enorm. Alte Schienen und Schrott stiegen zu kolossaler Preishöhe. Es fehlte an Pulver und Waffen, an Medizin und Verbandmaterial, bald an Kleidung und Schuhzeug, Zelten und Decken.**) Einzelne Ausnahmen allerdings sind zu verzeichnen. Man machte einige Fortschritte in der Waffen- und Pulverfabrikation und dergl. Im Ganzen war man aber auf solche Ersatzmittel ausbleibender Zufuhren von

*) Edmond Ollier. History of the United States. (Cassel's History.)

**) Davis. Rise and Fall. Bd. I. S. 471.

Gewerbeerzeugnissen angewiesen, welche der Hausfleiß zu ersinnen vermochte.

Die Ressourcen des Landes.

Der Zustand, in dem der Süden sich um diese Zeit befand, geht ziemlich klar aus dem Zensus von 1860 hervor.*) In den abgefallenen Staaten mit ihren 9,1 Millionen Einwohnern oder drei Zehnteln der Bevölkerung des Landes wurden von einer Gesammternte von 173 Millionen Bushels Weizen 30,2 Millionen Bushels oder etwas mehr als 1/6 produzirt, von dem Hauptnahrungsmittel Mais dagegen bei einer Gesammternte von 839 Millionen Bushels 282,7 Millionen oder fast 1/3, an Hafer lieferte man 19,9 Millionen Bushels oder 1/9 der Gesammternte, an Erbsen und Bohnen von 15 Millionen Bushels 11 1/2 Millionen oder mehr als 2/3; an gewöhnlichen irischen Kartoffeln von 111 Millionen Bushels nur etwa 7 Millionen oder 1/15, dagegen 38 Millionen Bushels oder über 90 pCt. von der süßen Kartoffel. Weit zurück stand man in der Butter- und Käse-Produktion, in der Produktion von Gemüse 2c. Bedeutend war die Erzeugung von Wolle, Flachs, der Bestand an Pferden und Maulthieren, mehr als proportional der Bevölkerung derjenige an Zug- und anderem Rindvieh, und schließlich erzeugte man den ganzen Ertrag der Baumwolle, Reis, Rohrzucker und einen sehr großen Theil des Tabaks. Was den Nahrungsbedarf anging, konnte man es wohl mit dem Norden aufnehmen; nur die feineren Gärtnerei- und Wiesen-Produkte sowie Weizen und Fleischkonserven hatte man ständig zugeführt. Eine Hungersnoth also war im Süden, was die Produktion von Nahrungsmitteln angeht, sofern nicht Mißernten eintraten, nicht anzunehmen. Anders lag es, wie zu zeigen sein wird, mit den Verkehrsverhältnissen. Und die Produktion wurde schwieriger, als ein großer Theil der männlichen weißen Bevölkerung in den Krieg ging, der bisher zwar nicht an der Feldarbeit betheiligt gewesen war, aber doch die Aufsicht und Betriebsleitung geführt hatte. Verhängnißvoll schließlich erwies sich die Absperrung einzelner Landestheile voneinander durch die militärische Beherrschung der Hauptflußläufe vermittelst nordstaatlicher Schiffe und gegen Ende des Krieges die Einfälle

*) Census of the United States in 1860. Agriculture Manufactures. Washington 1865.

nordstaatlicher Armeen, die absichtlich alle Bestände an Nahrungs- und Futtermitteln, Vieh- und Ackerbaugeräthen zerstörten.

Ungleich schlimmer stand es von vornherein mit der gewerblichen Erzeugung. Der Zensus von 1860 giebt ein anschauliches Bild von der Vertheilung der gewerblichen Betriebe und ihrer Arbeiter auf die beiden einander bekriegenden Staatengruppen; die Aufstellung thut die Geringfügigkeit und Beschränktheit der industriellen Entwickelung des Südens und damit seine Abhängigkeit in der Beschaffung der meisten Gebrauchs- und Kleidungsgegenstände sowie der Kriegsmaterialien von den Nordstaaten bezw. vom Auslande klar dar.

Von den 661 nicht landwirthschaftlichen verschiedenen Gewerbegruppen, die der Zensus in der Union unterschied, sind überhaupt nur wenig über ein Drittel, 233, in den Sezessionsstaaten vertreten gewesen. Auf sie entfallen 20 631 Betriebe mit 110 721 Arbeitern, 98 583 männlichen und 12 138 weiblichen, d. h. nur etwa ein Siebentel aller gewerblichen Betriebe und nur ein Zwölftel aller gewerbsthätigen Personen der Union.

Noch deutlicher aber ergiebt sich der geringe Umfang dieser südlichen Industrie aus einem Vergleich der Betriebsgestaltung und der Leistungen. Die in den Industrien des Südens und denen des Nordens der Union investirten Kapitalien verhielten sich wie 1 : 10, auf knapp 96 Millionen Dollar wurde die gesammte gewerbliche Kapitalanlage in den Südstaaten 1860 geschätzt, während sie in der gesammten Union eine Milliarde überstieg. Noch schärfer aber waren die Unterschiede in der Betriebsintensität, ein Beleg für die Richtigkeit des Gesetzes von den zunehmenden Erträgen in der Industrie. Die jährlichen Aufwendungen der südlichen Gewerbe für Rohmaterial, in der Höhe von 86½ Millionen Dollar, für Arbeitslöhne und Betriebsspesen, mit 28⅔ Millionen, stellten nur ein Zwölftel des Aufwandes der gesammten Industrie der Union für diese Zwecke dar. Demgemäß trugen die Gewerbe in den Sezessionsstaaten mit ihrem Produktionsertrag von 155½ Millionen Dollar nur ein Zwölftel zu der Gesammtgewerbeproduktion der Union bei.

Nennenswerthe Leistungen wiesen eben unter den durchweg Klein- und Mittelbetriebe darstellenden Unternehmungen des Südens — nur in 27 Gewerbezweigen überhaupt wurden mehr als 1000 Arbeiter gezählt — allein die landwirthschaftlichen Industrien auf, die Getreide- und Maismüllerei, die Säge-

mühlen, die Tabakmanufaktur und die forstwirthschaftliche Terpentingewinnung. In unverhältnißmäßig geringem Umfange wurde das Stapelprodukt, die Baumwolle, an Ort und Stelle industriell verarbeitet und die sonst noch in Betracht kommenden Gruppen, wie das Schmiede- und Maschinengewerbe, die Eisen- und Erzverarbeitung, der Wagenbau und das Bekleidungsgewerbe waren minimal.

Aber selbst in den umfangreichsten Gewerbezweigen standen die Leistungen des Südens zu denen des Gesammtgewerbes der Union in keinem Verhältniß. Die Weizen- und Maismüllereien des Südens machten mit ihren Erträgen von 38 Mill. Dollar nur ein Siebentel bis ein Sechstel, die Sägewerke mit ihren 18½ Mill. Dollar Produkten ein Fünftel, die Baumwollenweberei mit Erzeugnissen im Werthe von 8 Mill. Dollar kaum ein Vierzehntel bis ein Dreizehntel der Gesammtproduktion der Union aus.

Wie wenig erst auf anderen Gebieten, z. B. in der Schuhwaarenfabrikation und der Kleiderverfertigung, die Produktion des Südens ausreichen konnte, zeigt folgender Vergleich: Auf 9,1 Millionen Bewohner der Südstaaten wurden an Stiefeln und Kleidern zusammen etwa für 6½ Millionen Dollar dort im Gewerbebetrieb hergestellt, in der ganzen Union aber auf 31,4 Millionen Bewohner für 180 Millionen Dollar, d. i. in den Nordstaaten auf den Kopf elf- bis zwölfmal so viel wie in den Südstaaten, wobei die Baumwollweberei nicht einmal berücksichtigt ist. Allerdings bestand im Süden eine ungleich größere Entfaltung des Hausgewerbes; Spinnrad und Handwebstuhl waren auf den Pflanzungen und in den Hütten der armen Weißen noch vielfach heimisch.*)

Die gesammte Eisenindustrie der Sezessionsstaaten erzeugte 1860 nur Waaren im Gesammtwerth von 15 bis 16 Millionen Dollar, wohingegen die übrige Union in denselben Betriebszweigen allein über 200 Millionen Dollar lieferte, ungezählt all' diejenigen Eisenfabrikate und Geräthe, auf deren Herstellung der Süden überhaupt nicht eingerichtet war.

Das Schiffbaugewerbe war mit 36 Betrieben, die zusammen 560 Arbeiter beschäftigten und etwa für 800 000 Dollar

*) Vergl. die Schilderung und Quellen dafür bei von Halle: Baumwollenproduktion ꝛc. a. a. O.

jährlich Bauten ausführten, besetzt; in der ganzen Union aber belief sich die Zahl der Schiffbaubetriebe auf 614, in denen 9260 Arbeiter 1860 für 11²/₃ Millionen Dollar Schiffe fertiggestellt hatten.

Von den rund 110 000 gewerblich beschäftigten Männern und Frauen des Südens waren wenig mehr als ein Fünftel in den Betrieben für Eisen- und Erzverarbeitung und für Holzkonstruktionen beschäftigt, kaum 24 000 Leute, die für die Herstellung von Kriegsbedarf, Transportmitteln und Maschinen hätten in Frage kommen können.

Versuche der Bedarfsbeschaffung während des Krieges und ihr Erfolg.

Es bestanden für den Süden drei Möglichkeiten des Versuchs, den nothwendigen Bedarf zu beschaffen: eigene Erzeugung durch Weiterausgestaltung der verschiedenen Gewerbe, militärische Züge zum Zweck des Fouragirens und der Requisitionen in den Norden oder Heranziehung von Uebersee. Die letzteren beiden Wege wurden alsbald ungangbar, namentlich die ausreichende Heranziehung von Uebersee wurde mehr und mehr unmöglich, je weiter die hermetische Absperrung fortschritt und die Blockade durch eine Okkupation der Küstenplätze und Sperrung der binnenländischen Gewässer ergänzt wurde. Am 25. Februar 1862 war New-Orleans gefallen, am 5. Juni ergab sich Memphis, am 4. Juli 1863 fiel Vicksburg. Der Mississippi war jetzt für die Nordstaaten von der Grenze bis nach Illinois geöffnet,*) eine wirksame Trennung der westlichen und der östlichen Hälfte der Konföderation durchgeführt, die dann durch Expeditionen in die Nebenflüsse hinein, namentlich durch die Absperrung des Red River und Verschließung des Weges von Texas, ihre Wirkung immer weiter erstrecken konnte; gleichfalls Erfolge, die der Norden seiner Ueberlegenheit auf dem Wasser verdankte.

An aggressiver Kraft aber, zur Fouragirung nach Norden vorzudringen, fehlte es den südlichen Heeren auf die Dauer; der Norden blieb einem Handelsverkehr trotz gelegentlichen Schmuggels und eines dort regierungsseitig konzessionirten, sehr beschränkten Verkehrs im Ganzen abgesperrt. Gegen solche

*) Mahan, The Gulf and Inland Waters, S. 173.

Konzessionen allzu frühzeitiger Wiederaufnahme des Handels wandten sich übrigens die militärischen Autoritäten der Nordstaaten auf das Nachdrücklichste.*)

Die okkupirten Häfen wie New-Orleans, Beaufort, Port Royal wurden unter Kontrole der nordstaatlichen Autoritäten dem Handel wieder geöffnet. Die Führer der nordstaatlichen Armeen waren auf das Entschiedenste bestrebt, Zufuhren für das Feindesland zu verhindern. Grant**) schrieb z. B. am 20. Juli 1863 von Vicksburg an das Schatzamt: „Irgend welcher Handel mit den Rebellenstaaten muß die Macht der Vereinigten Staaten um ein Drittel vermindern. Jeder Handel, der gestattet wird, wird dazu ausgenutzt, dem Feinde Bedürfnisse zuzuführen." Erst Ende 1864 wurde der Ankauf südlicher Produkte unter gewissen Kautelen in weiten Theilen des Landes vorübergehend wieder gestattet, im April 1865 alle Handelsbeschränkungen aufgehoben.

So mußte der Süden immer mehr versuchen, sich auf die Entwickelung der inneren Ressourcen und des inneren Marktes einzurichten, doch der Erfolg zeigte, daß man auch hierzu nicht im Stande war.***)

Seit dem dritten Jahre hatte man eine mehr als ausreichende Quantität von Fleisch und Getreide erzeugt. Noch gegen Ende des Krieges hört man aus verschiedenen Landestheilen von reichlich vorhandenen Vorräthen. Die nordstaatlichen Truppen fanden auf ihren Einfällen in verschiedenen Landestheilen nicht nur im Westen, sondern auch in den Küstenstaaten große Vorräthe. Shermans Truppen konnten im vierten Jahre der Blockade allein auf ihrem Marsche in Georgia für über 100 Millionen Dollar Werthe, darunter große Mengen von Getreide und Vieh, mit Beschlag belegen, wovon man für die eigene Versorgung etwa nur für 20 Millionen Dollar verwandte, während der Rest zerstört wurde.†) Der Hauptzweck verschiedener Einfälle und Reiterzüge war ausgesprochener-

*) Scharf, a. a. O. S. 486 ff.

**) Davis, Rise and Fall, Bd. II. S. 350.

***) H. S. Thrall, A Pictorial History of Texas. St. Louis. 1879. S. 400. Siehe auch Watson, a. a. O. S. 51. Parthenia A. Hague. A Blockaded Family. Life in Southern Alabama. Boston und New-York 1888. S. 17, 33, 34 ff.

†) G. W. Nicolls, Story of the Great March. London 1865. Bd. I. S. 332.

maßen, den Süden der Vorräthe zu berauben, erst in zweiter Linie suchte man Baumwolle herauszuholen. Sheridan zerstörte in dem einen Bezirk Rockingham County 100 000 Bushels Weizen, 50 000 Bushels Mais, 6200 Tonnen Heu, 11 000 Stück Groß- und Kleinvieh.*) Auch nach Schluß des Krieges fanden sich in den nicht vom Feinde berührten Landestheilen weit über Erwarten große Vorräthe an Nahrungsmitteln. Die Aufforderung der Regierung hatte also nach dieser Richtung hin gewirkt. Aber die völlig unzureichenden Verkehrsmittel, die mangelhafte Organisation des Trains und das ungenügende Organisationstalent der südstaatlichen Militärbeamten für Massenversorgung**) führte in einzelnen Landestheilen auch gelegentlich Nahrungsmangel und bei der Armee zu Zeiten ein schlimmes Darbenmüssen herbei.

Ständig gingen dabei die wenigen vorhandenen Verkehrsmittel mangels einer Ersatzmöglichkeit für die verbrauchten Wagen und Schienen an Leistungsfähigkeit zurück.

Wirklich empfindlich wurde schon früh das Fehlen der üblichen Genußmittel, wie Kaffee, Thee, Gewürze rc., weit mehr aber noch der Mangel an Kleidung und Schuhen. Die Möbel wurden allmählich abgenützt, Glas und Porzellan, Küchengeräth wurde seltener, primitive Thonwaaren, selbstgeschnitzte Holzgeräthe nahmen deren Platz ein. Es fehlte an Druck- und Schreibpapier, an Stiefelwichse und Zündhölzern. An den Häusern verdarben die Thüren und Fenster aus Mangel an neuen Angeln und Beschlägen und Farben; die Landwirthschaft konnte keine neuen Geräthe beschaffen, der Armee fehlte Kleidung, Fußzeug, Decken und Zelte, Sättel und Geschirr, Wagenpark für Train und Artillerie. General Lee wußte zeitweilig nicht, woher er Ausrüstung und Waffen sowie Schießbedarf für seine Mannschaften nehmen sollte.***)

In den wenigen Städten, welche von den Blockadebrechern Zufuhren erhielten, konnten diejenigen, welche über Mittel verfügten oder über einen Besitz, den sie verkaufen

*) Pollard a. a. O. S. 402.

**) A Rebel War Clerks Diary, Bd. I. S. 286 erzählt, daß den Quartiermeistern aus eigenem Lager Durchstechereien mit Spekulanten und Wucherern vorgeworfen wurden.

***) Davis a. a. O. A Blockaded British Subject S. 229. Rhodes History Bd. IV. 545ff. s. auch Lizzy C. Daniel, Confederate Scrapbook. Richmond 1892. Weitere Quellen bei Rhodes a. a. O.

konnten, verhältnißmäßig gut leben, ja der gedachte zeitweilige, üppige Luxus entfaltete sich an einzelnen Punkten, je mehr das Geld an Werth verlor. Zu anderen Zeiten war es aber selbst für reichere Leute schwer, den nothwendigsten Bedarf zu erwerben,*) und öde Leere gähnte in den Magazinen. Die ärmere Bevölkerung aber mußte schwere Noth leiden und wurde von Spekulanten oftmals furchtbar ausgebeutet.**)

Vielfach mit der fortschreitenden Verschlechterung des Geldwesens ging der Handel wieder in die Formen des Tauschhandels***) zurück, selbst Aerzte ließen sich mit Getreide, Schullehrer mit Nahrungsmitteln und Feuerungsmaterial bezahlen.

Auf dem Lande schließlich war in den Gegenden, wo die erwachsenen männlichen Mitglieder abwesend waren, die Situation höchst peinlich, obgleich sich die Sklaven im Ganzen weit über Erwarten vorzüglich und ruhig hielten und unter der Leitung der Frauen willig und fleißig die hausgewerbliche und die Feldarbeit besorgten. Kamen dann aber noch Requisitionen hinzu, so wurde die Lage auf den einzelnen isolirten Pflanzungen oft recht verzweifelt.†) Die Südländer versuchten auch hier durch alle möglichen Hülfsmittel und Surrogate sich über die Noth des Augenblicks hinwegzuhelfen. Man spann und webte, was man konnte; aus Pflanzen, Gräsern und Baumrinden wurden Farbstoffe gewonnen, die Zichorie und gebranntes Getreide kam als Kaffee, der Ahornsaft als Zucker zu Ehren. Man suchte die Thierfelle zu Hause zu gerben; grub, um Salz zu gewinnen, den Boden unter den Pökelhäusern aus, ging auch auf die Suche nach Medizinpflanzen, an denen man im Süden ebenso wie an den nöthigen Mineralien erheblichen Mangel hatte; namentlich das Fehlen von Chinin war höchst bedenklich. Aber die der gewerblichen Thätigkeit nicht gewohnte Bevölkerung vermochte doch nicht allzuviel auf diese Weise zu erreichen, und traurige Zustände des Verfalls und der Zerlumptheit boten sich den Blicken der Besucher des Südens in den dem Ende des Krieges folgenden Jahren.††)

*) Mrs. Varina Davis a. a. O. Pollard a. a. O. Jones a. a. O.
**) G. C. Eggleston. A Rebels Recollections. New York 1878. S. 83. De Leon a. a. O. S. 232. A Rebel War Clerks Diary a. a. O.
***) ibidem S. 92.
†) De Leon S. 233.
††) Hague a. a. O. S. 32 bis 104.

Die Blockade und das Geldwesen.

Ein besonders charakteristisches Phänomen schließlich stellt die Entwickelung des Geldwesens während des Krieges in ihrer Rückwirkung auf die private und die Staatswirthschaft sowie in gewisser Hinsicht auf den Ausgang des Kampfes dar.*) Hatte die Handelsbilanz des Südens vorher, wie oben gezeigt, im Austausch von subtropischen Agrarkulturprodukten gegen nordstaatliche und ausländische Nahrungsmittel und Industrieerzeugnisse sich ausgeglichen, während das Währungswesen für das ganze Land Bundesangelegenheit war, so galt es nun nach dem Abfall für den Süden ein neues Geld- und Währungswesen zu einer Zeit der vollkommenen Erschütterung des bisherigen Handelsverkehrs zu schaffen. Hinterher ist von allen Seiten gleichmäßig betont, welch großer Fehler es war, daß die südstaatliche Regierung nicht alle verfügbare Baumwolle aufkaufte, möglichst schleunig nach Europa sandte, um sich dadurch einen Kredit von 500 bis 1000 Millionen Dollar zu schaffen, auf welchen sie ein wohl geordnetes Finanzwesen für einige Jahre hätte aufbauen können. Die Idee der einen sogenannten Baumwollen-Anleihe, welche man aufnahm, beruhte auf einem analogen Gedanken und wurde in Europa sympathisch aufgenommen. Die Anleihe von 15 Millionen Dollar, welche nach Belieben der Gläubiger in Baumwolle oder nach Schluß des Krieges in Gold bezahlt werden sollte, wurde fünffach überzeichnet und genoß eine Zeit lang einen höheren Kurs als die nordstaatliche Anleihe,**) sie stand 5 pCt. über Pari. Um auf Produktensicherheit basirte Anleihen aufzubringen, wurde anfangs ein Bureau unter de Bow in Richmond eingerichtet, bei welchem bis zum 5. Juli Zeichnungen von über 50 Millionen Dollar eingelaufen waren. Die wachsende Ungeneigtheit, Baumwolle zu exportiren, Hand in Hand mit der steigenden Unmöglichkeit, angesichts der Blockade, dies mit Sicherheit zu bewerkstelligen, die Unkenntniß des Wesens großer Finanzgeschäfte bei den maßgebenden Politikern führten aber zum Aufgeben hierher zielender Pläne; und allmählich

*) Vergl. über das Geld- und Kreditwesen der Südstaaten die allgemeinen Werke von Bolles. Financial History; J. C. Schwab, Finances of the Confederacy. Political Science Quarterly 1892.

**) T. G. Bulloch, The Secret Service of the Confederate States in Europe. London 1883. S. 109.

wurde das Schatzamt in Richmond zu nichts Anderem als einer Papiergeldfabrik, welche so hohe Beträge auf den Markt warf, daß der Schatzsekretär sich über den Umfang der Emissionen selbst nicht einmal vollkommen klar war, während der Werth der verschiedenen Anleihen, Schatzscheine und Papieremissionen proportional oder mehr als proportional der ausgegebenen Menge sank, zumal als man erkannte, daß der Süden durch die maritime Absperrung immer enger eingeschlossen wurde, und je mehr auch die militärischen Erfolge auf dem Lande auf die Seite des Nordens sich neigten. Schon Ende 1862 hat das Papier des Südens nur noch den halben Werth von dem des Nordens; ein Jahr später kaum noch ein Zehntel, und während in der schlechtesten Zeit im Juli 1864 die nördliche Währung mit 285 für 100 den Tiefpunkt erreicht hat, hat um diese Zeit das südstaatliche Geld bereits imaginäre Kurse seit längerer Zeit erreicht, der Papierdollar gilt um diese Zeit nur noch weniger als 4 Cts. Man ist schon sicher, daß er nie werde eingelöst werden können. Wenn er überhaupt einen Werth hat, so liegt das nur daran, daß man irgend ein Zirkulationsmittel haben muß. Die nachstehende Tabelle zeigt den Kursstand des Goldes im Süden zu verschiedenen Zeiten während des Krieges. Die daneben gesetzten Zahlen für den Norden thun dar, wie hier in dem blockadefreien und kapitalkräftigeren Gemeinwesen auch in den Zeiten militärischer Mißerfolge niemals eine annähernd so große Entwerthung der Währung eintrat, wie im Süden.

	1861		1862		1863	
	Norden	Süden	Norden	Süden	Norden	Süden
Januar . .			100—105	125	134—160	300
Februar .			102—104	125	153—172	400
März . . .			101—102	130	139—171	500
April . . .			101—102	140	146—159	500
Mai. . . .	100	110	102—104	150	143—155	500
Juni . . .	100	110	103—109	150	140—148	700—800
Juli. . . .	100	110	104—120	150	123—145	900
August . .	100	110	112—116	150	122—129	1200—1300
September	100	110	116—124	250	127—143	1200—1300
Oktober . .	100	150	122—134	250	140—156	1400
November.	100	150	129—133	300	143—154	1500—1700
Dezember.	100	120	130—134	300	147—152	1800—2000

	1864		1865	
	Norden	Süden	Norden	Süden
Januar . . .	151—160	2000—2050	197½—214½	4500—6000
Februar . . .	157—160	2250—2300	196—216	4500—6500
März	157—169	2300—2450	148—201	6000—7000
April	166—187	2200—2300	144—160	6000
Mai	168—190	1800—2100	128—145	
Juni	189—251	1700—1900	135—147	
Juli	222—285	2000—2300		
August	231—261	2250—2500		
September .	185—255	2250—2750		
Oktober . . .	189—229	2650—2700		
November . .	209—260	2750—3350		
Dezember . .	211—244	3400—4900		

Unter diesem Gesichtspunkt ist die Waarenpreisbewegung ins Auge zu fassen. Es ist ungemein schwer, wenn nicht unmöglich, die Frage zu beantworten, inwieweit die Verschlechterung der Währung, die zunehmende Papierzirkulation und das Verschwinden des Goldes einerseits, und inwieweit der thatsächliche Mangel oder das Seltenerwerden gewisser Materialien andererseits auf die Preisgestaltung im Einzelnen eingewirkt habe. Im Grunde ist dies aber auch nicht von allzu weittragender Bedeutung, da beide Faktoren schließlich auf dieselbe Ursache der Blockade, die Störung der äußeren Wirthschaftsbeziehungen, zurückzuführen sind, welche dem Lande den Außenhandel abschnitt oder ihn da, wo er durch Blockadebruch weiter geführt wurde, überaus unrentabel für die Handelsbilanz machte. Der gedachte Schmuggelhandel war stark passiv; alle eingeführten Güter mußten mit Gold bezahlt werden. Die Blockadebrecher und Händler nahmen Papiergeld nicht an und erlösten ungeheure Preise. Umgekehrt stand die als Gegenwerth verkaufte Baumwolle zwar im Auslande außerordentlich hoch, sie wurde in Liverpool mit über zwei Schilling pro Pfund bezahlt, zur selben Zeit, als sie in den blockirten Hafenstädten der Südstaaten nur 6 bis 10 Cents, d. i. 3 bis 4 Pence einbrachte.

Zahlreiche Angaben über Preise zu verschiedenen Zeiten und an verschiedenen Orten liegen vor; sie lassen erkennen, daß die Höhe von örtlichen Umständen häufig beeinflußt wurde und ganz bestimmte Gesetzmäßigkeiten für die Preisbildung der

einzelnen Artikel sich nicht feststellen lassen. Der durchgehende Zug enormer Steigerung aber ist vollkommen klar zu ersehen.

1 Pfund	1860	Januar 1863	September 1863
Speck	$12^1/_2$ Cents	1 Doll.	2,75—3 Doll.
Weizenmehl . . .	5 „	$12^1/_2$ Cents	55 Cents
Zucker	8 „	1,15 Doll.	2,85—3,25 Doll.
Kaffee	$12^1/_2$ „	5 „	9 —10 „
Thee	1 Doll.	16 „	16 „
Schmalz	$12^1/_2$ Cents	1 „	2,25—2,30 „
Butter	25 „	1,75 „	4,5—5 „
Lichte	15 „	1,25 „	4 „
Seife	10 „	1,10 „	1,50 „
Rindfleisch . . .	8 „	50 Cents	1,25—1,50 „
1 Pack Maismehl .	25 „	1 Doll.	4,5 —5 „
1 Bushel Kartoffel	1 Doll.	6 „	20 „

1862:

das Cord Holz	20 Doll.
eine leere Wohnung	1800 „
Kaliko statt $12^1/_2$ Cents	2,25 „
gewöhnlicher weißer Baumwollenstoff	1,80 „

1863:

ein Paar Hosen	40 Doll.
ein Paar Stiefel	200 „
(Tagelohn der Flickschuster 10 Doll. 1863)	
ein altes Hemd	40 „
eine Decke	75 „
eine Bettstelle	700 „

Es ist klar, daß diese sowie ähnliche Preislisten für Kleidungsmaterial und Schuhwerk, die alsbald bis in die Hunderte und Tausende von Dollars hinaufgehen — eine Tageszeitung kostete in Richmond schon 1863 1 Dollar pro Nummer —, einfach fiktiv waren. Die große Mehrzahl des Volkes konnte Derartiges nicht bezahlen, und selbst in den höheren Schichten mußten namentlich die Beamten, Geistlichen und sonstige auf feste Emolumente angewiesene Personen in die schlimmste Lage gerathen. Ein Vergleich der Listen der Preise zu verschiedenen Zeiten hat im Grunde nur den Werth, zu zeigen, daß die Lage nach und nach zu einer vollkommen verzweifelten wurde. Es wird nur zu verständlich, warum man wieder auf den gedachten Tauschverkehr zurückgriff.

Das kritische Bild, das sich aus der Entwickelung der Währungsverhältnisse erkennen ließ, klärte dann die übrige Welt über die Hoffnungslosigkeit der wirthschaftlichen und sozialen Lage des Südens und damit über den voraussichtlichen Aus-

gang des Krieges auf. Körbeweise wurden nach Beendigung des Krieges im Jahre 1865 Noten, Schatzscheine und Schuldtitel der Südstaaten verschleudert oder als altes Papier verkauft; denn es war zu klar, daß die Union gesetzlich die jemalige Wiedereinlösung von Titeln verbieten mußte, welche als Aufschrift ein „zahlbar nach Anerkennung der Konföderirten Staaten von Amerika" trugen.

Die Lehre aus der Lage der Südstaaten für die Gegenwart.

An einer inneren Auszehrung sind die Südstaaten zu Grunde gegangen, welche wesentlich dadurch mit verursacht war, daß ihrem Wirthschaftskörper die Poren außen verstopft und damit die Hautthätigkeit verhindert wurde. Hätte der äußere Verkehr weiter bestanden, so ist es mehr als wahrscheinlich, daß der Ausgang des Krieges ein anderer gewesen wäre. Daß man aber von diesen Zuständen nicht ohne Weiteres Schlüsse auf die Lage anderer Länder in der Gegenwart thun kann, liegt auf der Hand.

In keinem der modernen Kulturstaaten herrschen ähnliche gesellschaftliche und wirthschaftliche Zustände, und auch ihre geographische Lage ist eine wesentlich andere. Hinsichtlich der letzteren hat man allerdings in England häufig eine Parallele gezogen, welches ja der Natur seiner Lage nach von außen her durch eine reine Blockade vollkommen abgesperrt werden könnte, wenn es keine Vertheidigungsflotte und einen genügend starken Gegner hätte. An diesem Beispiel Englands zeigen sich auch die Gegensätze mit der heutigen wirthschaftlichen Lage insofern besonders prägnant, als England umgekehrt wie die Südstaaten und ebenso wie eine Reihe der übrigen modernen Großstaaten immer mehr zum Exporteur von Industrieerzeugnissen, zum Importeur von Rohmaterialien für die Industrieproduktion und von Nahrungs- und Genußmitteln geworden ist. Von den Importen hängen ebensowohl, insoweit sie Rohmaterial für Gewerbeproduktion sind, die nachherigen Exporte, wie von Import und Export gemeinsam und von der Industrieproduktion im Ganzen die Erwerbsmöglichkeiten der großen Mehrheit des englischen Volkes ab. Ja, England würde, wenn es thatsächlich abgesperrt werden könnte, infolge der erheblichen Abhängigkeit seiner Ernährung von auswärtigen Zufuhren, in eine in mancher Beziehung noch üblere Lage gerathen als die Südstaaten, und

hat deswegen, wie seine ganze Marineliteratur in den letzten Jahrzehnten immer wieder hervorhebt, keinen Augenblick die Frage, sich gegen Blockade wirksam schützen zu können, außer Augen gelassen.

Auch in England aber würde, wenn ein solches Ereigniß doch einträte, die Erscheinungsreihe sich in ähnlichen Folgen äußern, wie dereinst in den Südstaaten: Hemmung des äußeren Verkehrs, Stockung der Produktion, der Ernährung, der Konsumtion, Erschütterung der Verkehrsmaschinerie und sozialen Ordnung, Entwerthung und Vernichtung großer Kapitalien, Ruin der Währung, langanhaltende Noth nach Wiederaufnahme der Beziehungen mit der Außenwelt, da inzwischen Handel und Wandel zum großen Theil andere Wege einzuschlagen sich gewöhnt hätten.

Der Süden konnte sich nach einiger Zeit namentlich darum wieder zu erholen anfangen, weil er mit seiner Baumwolle ein stärkeres Monopol genoß, als man zeitweilig angenommen hatte; die Zufuhr aus anderen Ländern erwies sich als dauernd ungenügend. Bei den heutigen europäischen Ländern würde eine Erholung nach einer längeren Hemmung des Außenhandels insofern viel schwieriger werden, als ihre Produktion für den Weltmarkt fast nirgends einen monopolistischen Charakter trägt, vielmehr sie als Konkurrenten für die auswärtige Versorgung vielfach nebeneinander auftreten, als Wettbewerber für die Beschaffung von Rohmaterialien gleichfalls einander gegenüberstehen und unschwer einander in der Hauptsache würden ersetzen lassen.

Bei den anderen westeuropäischen Ländern außer England, wie Frankreich, Belgien, Holland und Deutschland, liegt die Sache nun allerdings hinsichtlich der Blockade insofern anders, als nennenswerthe Landgrenzen mit ausreichendem Verkehrsapparat vorhanden sind, über welche sich die Zufuhren und Ausfuhren technisch bewältigen ließen, die bis dahin über die Seeplätze gegangen sind. Immerhin aber würde ein äußerer Wirthschaftsverkehr, der sich auf die Vermittelung des Landumschlages stützt, ganz anderen Bedingungen unterworfen sein, als der heutige Seeverkehr; namentlich für Deutschland, bei welchem auch ein großer Theil des indirekten Seeverkehrs über die Rhein-Häfen im Falle eines Krieges auf diese oder jene Weise vom Feinde unterdrückt werden würde.

Für uns wäre die Frage der Nahrungsmittelversorgung

mit Ausnahme zweier Fälle allerdings sekundär. Was Deutschland nicht selber an Getreide, Fleisch und Holz produzirte, könnte es zum größten Theil während eines Krieges mit einer Seemacht wie England etwa aus Rußland, Oesterreich-Ungarn und den Balkanländern beziehen; sofern nicht im Osten eine Mißernte gleichzeitig vorliegt. Die Nahrungsmittelfrage würde zweitens kritisch werden, wenn im Falle eines Krieges mit Rußland und Frankreich gleichzeitig die West- und Ostgrenze durch kämpfende Heere gesperrt und die Seewege durch eine kombinirte Flotte bedroht wären. Dann könnte auch, selbst wenn es möglich wäre, in Friedenszeiten Alles daheim zu erzeugen, die Zufuhr auf freiem Seewege nicht entbehrt werden.

Und von vornherein auf alle Fälle gilt dies hinsichtlich der Industrieversorgung des innern und äußeren Marktes. Nahezu die Hälfte des deutschen Volkes ist direkt und indirekt mit der auf Import von Rohmaterialien und Halbfabrikaten und Export von Halbfabrikaten und Ganzfabrikaten angewiesenen Industrie verknüpft. Würde dieser die Arbeits- und Erwerbsmöglichkeit beschränkt, so würden furchtbare Nothstände eintreten müssen. Das Ausbleiben erheblicher Materialzufuhren hat, während das übrige Land friedlich war, Lancashire auf das Schwerste erschüttert. Das Ausbleiben der Materialzufuhren und die Versperrung der Exportwege würden für die deutsche Industrie verhängnißvoll werden. Selbst wenn eine indirekte Zufuhr zu Lande oder indirekte Exporte in größerem Umfange möglich blieben, was aber im Kriege mit einer großen Seemacht sehr unwahrscheinlich wäre, da diese auch die indirekten Zu- und Ausfuhren einer starken Kontrole unterziehen dürfte, würde die Lage auch eine Vernichtung großer Theile der Industrie zur Folge haben müssen. Denn diese, auf den theuren Landverkehr und die erschwerten Transportbedingungen angewiesen, würden nur unendlich theurer arbeiten können, damit die Außenmärkte verlieren und auch im Innern ihren Absatzbereich stark geschmälert sehen, da starke Arbeits- und Lohneinschränkungen eintreten müßten und damit die Kaufkraft breiter Massen auf doppelte Weise stark geschwächt werden würde. Viele zehn- und hunderttausende an Einkommen verkürzte oder brotlose Arbeiter mit darbenden Familien, rückgehende Konsumtionskraft, untergehende Industrien, mehr als halb vernichteter Außenhandel, ungeheure Belastung der Steuerkraft, die infolge der Nothlage der Industrie namentlich auf

die Landwirthschaft fallen müßte, würden die Folgen einer längeren Absperrung der deutschen Küsten und einer Kriegführung gegen den deutschen Handel auf der See sein; und wie drüben, so würden sich in einer Verschlechterung der Valuta, einer schweren Erschütterung der Geld- und Währungsverhältnisse und daran anschließend der drohenden Gefahr der Vernichtung der Existenz für Kapitalisten und Arbeiter, für Gelehrte und Beamte die äußeren Wirkungen zeigen. Die Handelsbilanz würde eine völlig unmögliche Gestaltung gewinnen, die Exporte von Industrieprodukten, wenn überhaupt noch ausführbar, nur mit großen Verlusten durchzuführen sein, nur um die Fabriken zu beschäftigen; die Importe würden unerschwingliche Summen kosten. Das Geld und der Wohlstand würden aus dem Lande strömen, und anschließend daran ihnen nach wiedereingetretenem Frieden menschliche Auswandererströme folgen. Denn nie wieder würden die nichtmonopolgeschützten Industrien die alte Höhe und damit die alte Arbeiterzahl erreichen können.

Das sind die mit unabweislicher Logik aus den Erfahrungen in den nordamerikanischen Südstaaten folgenden Lehren, deren Beherzigung eine wichtige Aufgabe für die Zukunft des deutschen Volkes ist.

Die Entwickelung der englischen See- und Weltmacht.*)

Der Fremde wie der Einheimische, wer immer sich die Vergangenheit Englands nahebringen will, der wird die berühmteste Kirche des Landes besuchen, die alte Westminster-Abtei. Mit seinen bis in frühe angelsächsische Zeiten zurückreichenden Erinnerungen, mit seinen Gräbern englischer Könige, mit seinen Standbildern aller der Helden der That und des Geistes, welche die Größe und den Ruhm Englands geschaffen haben, ist das ehrwürdige Gotteshaus selbst allgemach zu einem gewaltigen Denkmal englischer Geschichte geworden.

Unter den Gestalten, deren Gedächtniß die Nation nicht verlöschen lassen wollte, findet sich eine große Zahl von Admiralen

---

*) Als historische Quellen der nachstehenden Ausführungen dienten:

Zur allgemeinen Geschichte der britischen Flotte:

W. L. Clowes, The Royal Navy. A history from the earliest times to the present. In six volumes. 1897 ff.
David Hannay, Short history of the English navy. 1897.
From Howard to Nelson, Ed. by J. K. Langhton. London 1899.

Für einzelne Perioden:

N. H. Nicolas, A History of the British Navy. 2 vols. 1847.
J. S. Corbett, Drake and the Tudor Navy. 2 vols. 1899.
W. Michael, Englands Flottenpolitik unter der Republik und der Untergang Hollands. (Allg. Ztg. 1891 Nr. 65.)
A. T. Mahan, The Influence of Sea Power upon History 1660—1783. 1890. Deutsch 2 Aufl. 1898.
W. James, The naval history of Great Britain, 1793—1820. 6 vols. New ed. 1886.
A. T. Mahan, The Influence of Sea Power upon the French Revolution and Empire. 2 vols. 1893. Deutsch 1897—98.
A. T. Mahan, The life of Nelson. 2 vols. 1897.

Ueber Englands Entwickelung zur Weltmacht:

A. Zimmermann, Die Kolonialpolitik Großbritanniens. 2 Bde. 1898—99.
C. P. Lucas, A historical geography of the British colonies. 4 vols. 1888—98.
H. E. Egerton, A short history of British colonial policy. 1897.
J. R. Seeley, The Expansion of England. Tauchnitz ed. 1884.
C. W. Dilke, Problems of Greater Britain. 1890.

und Kapitänen, Führern der englischen Kriegsflotten. Keinen Kenner der englischen Geschichte kann dies Wunder nehmen. Diese Denkmäler von Stein sind nur ein einfaches Zeugniß dafür, was die Thaten zur See für die Geschichte des Landes bedeuten. Ihnen verdankt England zum guten Theil jene großartige Weltstellung, welche in der Geschichte nicht ihresgleichen hat.

Diese Entwickelung in flüchtigen Umrissen zu skizziren, sie durch kurzes Verweilen bei den entscheidenden Wendungen dem Verständniß des deutschen Volkes näher zu bringen, ist die Aufgabe der folgenden Ausführungen.

Die Zeit der Schwäche zur See vor 1340.

Das meerumgürtete Albion, dessen Küsten unter dem Schutze seiner Flotten allen Feinden unnahbar sind, ist eine in der Geschichte noch junge Erscheinung. Ehe es diesen Schutz besaß, war seine Lage im Weltmeere, gegenüber den Küsten von Frankreich, den Niederlanden, Deutschland und Skandinavien viel mehr eine Gefahr als eine Sicherheit. So weiß denn die ältere Geschichte der britischen Inseln in der That von zahlreichen Eroberungen durch fremde Völker zu berichten. Die alteingeborene keltische Bevölkerung wird von den Römern unterworfen. Als die Römer das Land verlassen haben, kommen jene germanischen Stämme, welche in ihrer Gesammtheit später als Angelsachsen bezeichnet werden. Die Angelsachsen haben Jahrhunderte lang unter den Einfällen der Dänen zu leiden und werden endlich, als sie sich dieser leidlich zu erwehren vermögen, eine Beute der normännischen Eroberer aus Frankreich.

Der Erfolg dieser zahlreichen Invasionen ist nur zu verstehen, wenn man den Mangel einer schützenden Flotte im Gedächtniß behält. Selbst die mächtigste und kulturell höchststehende der bis dahin in Britannien herrschenden Nationen, die Römer, hatten in diesem Punkte das Nöthigste versäumt. Von der Flotte, mit welcher Agricola die Eroberung zum Abschluß gebracht hatte, hört man in späterer Zeit nichts mehr. Und der sächsischen Einfälle suchen sich die Römer nur dadurch zu erwehren, daß sie einen Comes litoris Saxonici ernennen, dessen Amt es ist, die am meisten bedrohten Theile der Küste zu vertheidigen, aber nur zu Lande und nicht auf dem Wasser.

In die angelsächsische Zeit fallen allerdings schon die ersten schwachen Anfänge der britischen Seemacht. Alfred der Große, der hervorragendste Herrscher aus der frühen Zeit des geeinten Englands, baute eine Flotte, um den feindlichen Dänen auf dem Meere entgegentreten zu können. Er hat durch seine Siege in der That dem weiteren Eindringen des dänischen Elements in England eine Schranke gesetzt. Aber diese Flotte Alfreds, für deren Bemannung er seine Engländer noch nicht einmal tauglich fand, sodaß er sich Seeleute aus der Bevölkerung der gegenüber liegenden friesischen Küsten holen mußte, hat eine weitere Entwickelung nicht gehabt. Nach Alfreds Tode ist sie verfallen.

Wilhelm der Eroberer fand den Weg nach England frei. Auf englischem Boden ist die Entscheidungsschlacht geschlagen worden.

Mehrfacher Auf- und Niedergang im 14. und 15. Jahrhundert.

Abermals vergehen Jahrhunderte, ehe von einer bedeutenden Seemacht die Rede ist. Erst der Anspruch, den im 14. Jahrhundert das englische Königthum auf die französische Krone erhoben hat, und der dadurch entstandene hundertjährige Krieg führen zu großen maritimen Leistungen. Die glänzenden Erfolge der Engländer, die Eroberung eines großen Theils von Frankreich wären ohne das Zusammenwirken von Land- und Seemacht nicht möglich gewesen. Die Reihe der englischen Siege wird eröffnet mit der Seeschlacht bei Sluys an der flandrischen Küste (1340). Hier kämpft Eduard III. von England gegen den französischen König, der aber selbst eine Flotte nicht besitzt, sondern sie von den Genuesen gemiethet hat. Die Schlacht wird noch durch den Nahkampf entschieden. Nicht minder wichtig als die Bewegungen der Schiffe ist die Aufstellung der Bewaffneten auf denselben, die Vertheilung der geharnischten Ritter und der Bogenschützen. Die französischen Linien werden zerrissen, die einzelnen Schiffe mit Wolken von Pfeilen überschüttet, dann geentert, die englischen Ritter überwältigen die Mannschaft, die französische Flotte wird vernichtet.

Mit einem Schlage ist das Uebergewicht Englands zur See hergestellt. Dasselbe wird entscheidend bei der Eroberung von Calais 1347, und es scheint dauernd gesichert durch einen

neuen Seesieg über die Spanier im Jahre 1350. Schon den Engländern des 14. Jahrhunderts war es als strafwürdige Anmaßung erschienen, als die Spanier sich gerühmt hatten, sie wollten dem Könige von England die Herrschaft über das Meer streitig machen.

Auch eine weitere Auffassung von dem Zwecke der Kriegsflotte bricht sich schon Bahn. Als Eduard III. dieselbe für den Angriff auf Calais heranziehen will, hat er anfangs mit dem Widerstande des Parlaments zu kämpfen. Denn dieses ist noch der Meinung, die Flotte sei nur da zum Schutze der heimischen Küsten, nicht zum Angriffe gegen einen auswärtigen Feind. Aber dann trat das Parlament dem Könige bei und bewilligte die Forderungen für die Flotte.

Freilich hat diese maritime Größe Englands nicht lange gewährt. Noch unter Eduard III. ist sie zurückgegangen. Auf der anderen Seite haben die Franzosen seit 1374 mit der Gründung einer eigenen Flotte den Anfang gemacht; und nun gingen fast alle festländischen Eroberungen den Engländern wieder verloren. Im Parlament aber ward die melancholische Klage laut, ehedem habe die englische Flotte alle Gewässer beherrscht, der Herr von England sei der König des Meeres genannt worden. Jetzt vermöge das Land nicht einmal seine Küsten zu schützen.

Eine zweite kurze Epoche maritimer Größe ist den Engländern zwar wieder unter dem thatkräftigen Heinrich V. (1413—1422) beschieden gewesen. Und es hängt damit eng zusammen, daß in seiner Zeit auch die Siege und Eroberungen in Frankreich sich wieder einstellten. Mit seinem frühen Tode aber trat abermals ein tiefer Verfall der ganzen englischen Macht ein; und vollends mußte alle Kraftentwickelung nach außen unmöglich werden, als der furchtbare Bürgerkrieg der beiden Rosen das Land verwüstete. Von einer englischen Seemacht konnte kaum noch die Rede sein. Feindliche Landungen an der englischen Küste sind nicht nur versucht, sondern wiederholt ausgeführt worden. Besonders die Macht der deutschen Hanse ist handelspolitisch wie militärisch den Engländern um diese Zeit schwer fühlbar geworden. Eine hanseatische Kriegsflotte hat im Jahre 1472 die britische Küste verwüstet, zahlreiche englische Handelsschiffe wurden von den Hansen gekapert und zuletzt ein für England ungünstiger Friedensschluß erzwungen.

Aus so tiefer Erniedrigung ist das Land erst durch das Walten der Dynastie der Tudors wieder emporgehoben worden. Sie haben, von Heinrich VII. bis auf Elisabeth, mit glänzendem Erfolge für das materielle Wohl, für die politische Macht, für die geistige Größe ihres Landes Sorge getragen. Und wenn die Regierung Elisabeths das goldene Zeitalter Englands genannt werden kann, so dürfen dabei neben den Namen von Spenser und Shakespeare, neben Burleigh und Gresham auch diejenigen der Seehelden Howard und Drake wahrlich nicht ungenannt bleiben.

Die stolzen Erinnerungen der bisherigen großen Thaten zur See waren den Engländern niemals entschwunden. Gerade in den Zeiten der Schwäche, wohl um die Mitte des 15. Jahrhunderts, sind sie dem Volke ins Gedächtniß gerufen worden, z. B. durch eine poetische Flugschrift. Unter Hinweis auf die Zeiten Eduards III. und Heinrichs V. werden die Engländer aufgefordert, einmüthig zu sein und die Herrschaft auf dem Meere zu behaupten:

Um Christi willen und seiner Freuden
Bringt England heraus aus Kummer und Leiden!
Führt es zu Liebe und Einigkeit,
Daß es herrsche zur See zu jeder Zeit!

Natürlich war die Berührung mit dem Meere in einem Lande, dessen Gebiet in so wesentlichem Umfange Küstenland ist, nicht verloren gegangen. Schon das Interesse der zu allen Zeiten in England gepflegten Fischerei mußte die Bewohner immer wieder auf die See hinausführen. Zu der bescheidenen Ausdehnung, welche der Fischfang in den Händen der Anwohner des Strandes erhalten konnte, gesellte sich früh ein geschäftsmäßiger Betrieb von größeren Mittelpunkten aus. Seit dem 14. Jahrhundert sind die Schiffe der Engländer gelegentlich bis in die fischreichen Gewässer, welche Island umspülen, vorgedrungen. Im 15. Jahrhundert wurden diese Fahrten regelmäßig ausgeführt, der Ertrag großentheils nach Bristol gebracht und von hier aus in die Länder des südlichen Europas versandt.

Auch der echte Seefahrergeist, der, den Schrecken des Meeres trotzend, nach unbekannten Küsten strebt, die Zierde des Zeitalters der Entdeckungen, war in England wohl zu finden. Gerade diese Island-Fahrten pflegte man gern zur Ehre der englischen Schiffer anzuführen. Weit über die hohe See sind

sie schon nach der fernen Insel im Norden gefahren, als die Pioniere der großen Entdeckungsfahrten, die Portugiesen, noch nicht wagten, sich aus der Sehweite der Küsten zu entfernen. Ja, die Kaufleute von Bristol hätten bei günstigerem Glück leicht den Ruhm des Columbus vorwegnehmen können. Schon 1480 sandten sie ein kleines Schiff von 80 Tonnen aus, um eine ferne Insel Brasilien, die weit westlich von Irland im Ozean gelegen sein sollte, zu finden. Der Führer des Schiffes hieß Thylde und galt als der wissenschaftlichste Seemann in ganz England. Doch ihm fehlten in den neun Wochen seiner Seefahrt das Wetterglück und die Passatwinde des Genuesen.

Das Zeitalter der Entdeckungen.

Auf die Kunde von der spanischen Entdeckung Amerikas erwachte auch in England von Neuem die Lust, zu entdecken und zu erobern. Mehrere Expeditionen nach dem Muster derjenigen des Columbus werden an der Neige des 15. Jahrhunderts ausgerüstet. Auch hier befindet sich ein Genuese, Johann Cabotto, an der Spitze, die Fahrt geht nach Westen. Daß Bristol der Ausgangspunkt ist, wird nach dem Gesagten natürlich erscheinen. Es ist der Sitz der heimischen Seeinteressen in dem sonst kommerziell noch unentwickelten Lande. Man findet in der That neues Land und fährt an seinen Küsten entlang. England täuscht sich nicht darüber, daß es der nördliche Theil der von Columbus entdeckten Länder sei, aber dem spanischen Gesandten gegenüber leugnet Heinrich VII. diese Thatsache, denn er hätte sonst zugeben müssen, daß die neuen Gebiete Spanien gehörten.

Immerhin konnte England nicht daran denken, mit den beiden Mächten, zwischen denen der Papst die Welt vertheilt hatte, mit Spanien und Portugal, zunächst als Kolonialmacht in Wettbewerb zu treten. Von den Kriegen der beiden Rosen war es erschöpft, eine neue Flotte erst im Entstehen, während jene das Meer beherrschten. Wenn trotzdem die Engländer ihre Fahrten über den Ozean nicht einstellten, so beschränkten diese sich auf Entdeckungsfahrten und wissenschaftliche Reisen, Piratenzüge, die Anbahnung eines gewissen Handelsverkehrs und die Erweiterung der Fischerei nach Nordwesten hin, alles Gewerbe, die der Thatkraft und dem aufkommenden Handelsgeist der englischen Nation besonders zusagten. Mehr als ein Jahrhundert mußte noch

vergehen, ehe die Engländer neben Portugiesen und Spaniern mit kolonialen Gründungen einen bescheidenen Anfang zu machen sich entschlossen.

Neben den Kaufleuten der englischen Hafenplätze waren es Männer aus allen Ständen, die inzwischen an den Expeditionen theilnahmen, junge Edelleute aus den Grafschaften des Innern, wie Anwälte von den Gerichtshöfen, ja selbst ein Kanonikus von St. Paul in London wagte die Fahrt ins Unbekannte. Auch die Regierung hielt ihre Unterstützung nicht zurück und rüstete gelegentlich selbst die Expeditionen aus. Am stärksten war immer ihr Wunsch, nach Indien zu kommen; er allein hatte sie stets zu neuen Expeditionen angeregt. Aber der Handel mit Indien war noch im alleinigen Besitz der Portugiesen, welche den Seeweg gefunden hatten und eifersüchtig alle anderen europäischen Nationen von demselben auszuschließen trachteten. Die Fahrt zu erzwingen, waren die englischen Flotten nicht stark genug. Da ist man denn in England auf den Gedanken gekommen, es auf neuen Wegen zu versuchen, welche nicht durch portugiesische Flotten versperrt waren.

Im Jahre 1527 ist der erste Versuch gemacht worden, eine nordwestliche Durchfahrt um den Norden Amerikas herum nach China und Indien zu finden. Das Eis der arktischen Region hat diesen wie alle folgenden Versuche vereitelt. Glückte es nicht mit der nordwestlichen Durchfahrt, so versuchte man es auch mit der nordöstlichen. Denn Niemand hatte damals eine Vorstellung von der Länge des Weges um das nördliche Sibirien herum. Eines der für diese Fahrt bestimmten, aber zu seinem Glücke verschlagenen Schiffe hat im Jahre 1553 den Weg ins Weiße Meer gefunden. Der Kapitän ist nach Moskau gelangt, vom Zaren Iwan dem Schrecklichen empfangen worden, und dank diesem Zufall wurden nun die ersten Handelsbeziehungen des Moskowiter Reiches mit einem europäischen Staate angeknüpft.

Die Begründung der englischen Seeherrschaft unter den Tudors.

Nach der Mitte des 16. Jahrhunderts ist den Engländern die Erkenntniß von dem Werth der Seemacht voll aufgegangen, und zwar zuerst in den Volkskreisen, soweit die Quellen schließen

lassen, ehe sie den richtigen Widerhall auf Seite der Regierung fand. Hier machte die Schrift eines gewissen John Montgomery tiefen Eindruck. Er wies darauf hin, daß nur durch eine tüchtige Flotte der Schutz der englischen Küsten sicher erreicht werde. Es wäre in jenen Tagen, angesichts der Uebermacht der Spanier und Portugiesen, ein Unding gewesen, für England eine Flotte schaffen zu wollen, welche ihm die Herrschaft auf dem Meere verlieh. Montgomery lehnt dies ausdrücklich ab. Aber wenigstens dazu müsse die englische Flotte ausreichen, um jeder anderen Macht diese Herrschaft streitig zu machen. Er meint, daß mit 40 Kriegsschiffen, die durch die gleiche Zahl von 40 Kauffahrern verstärkt würden, dieser Zweck zu erreichen sei.

Die Gedanken dieser Schrift sind nicht wieder vergessen worden.

Der Großadmiral Lord Clinton arbeitete im Jahre 1570 einen Mobilisirungsplan aus, der über das Programm Montgomerys noch hinausging und es als das vornehmste Ziel der englischen Flotte bezeichnete, eine feindliche Landung unter allen Umständen zu verhindern. Die englische Flotte müsse so stark sein, daß, wenn sie selbst im Kampfe unterliege, auch der Feind so gelitten haben wird, daß er an eine Landung nicht mehr denken kann. —

Erst nachdem diese Ideen zur Herrschaft kamen, ist England in Wahrheit in den Besitz der Vortheile gelangt, welche seine insulare Lage ihm bieten kann. Man empfand, daß das Heimathland eine natürliche Festung sei, welche nur als solche vertheidigt zu werden braucht, um unangreifbar zu sein. Damit wird das Schwergewicht der nationalen Vertheidigung auf das Meer verlegt.

Allerdings war das zu Lande benachbarte Schottland noch nicht politisch mit England vereinigt, doch stand dies zunächst in der Form der Personalunion zu erwarten.

An den Erwerb von kontinentalem Besitz hat man seit der elisabethischen Zeit nie wieder gedacht. War dagegen die Flotte erst einmal stark genug, um die heimischen Küsten unangreifbar zu machen, so war es nur ein weiterer Schritt, wenn sie dazu dienen sollte, der englischen Schifffahrt den Weg über das ganze Weltmeer frei zu machen, die durch Spanien und Portugal gezogenen Schranken zu durchbrechen. Beide Ziele sind in der zweiten Hälfte des

16. Jahrhunderts auf einmal erreicht worden und damit der Grund gelegt zu der maritimen Größe des modernen britischen Weltreichs.

Dies war die Zeit, wo in England das Bedürfniß stark wurde, am Welthandel theilzunehmen und Kolonien zu gründen. (Ueber die letztere Frage siehe den Aufsatz „Flotte und Kolonien.")

Der entschiedene Wunsch nach merkantiler Ausdehnung aber findet seine Erklärung in der Wandlung des inneren Baues der englischen Volkswirthschaft seit Ende des Mittelalters. Der rein agrikulturelle Wirthschaftszustand, bei dem die Bedürfnisse der gewerblichen Zufuhren wesentlich durch die auswärtigen Händler, namentlich die Hanseaten herangeführt wurden, war zu Ende. Das aufkommende, große Wollgewerbe trat in den Mittelpunkt des Wirthschaftslebens und der Wirthschaftspolitik. Zu seinem Gedeihen vereinten sich die Interessen der schafzüchtenden Landwirthschaft, des großen aufkommenden Textilgewerbes und des den Absatz besorgenden Händlerstandes. Schaffung großer Märkte für diese Stapelindustrie, Verwandlung des Passiv- in Aktivhandel durch Verdrängung der Fremden aus dem Lande und Errichtung von eigenen Stapelplätzen im Auslande wurde die Losung der Politik. Vom ausgehenden Mittelalter an begann in England der langsame, aber unaufhaltsame Uebergang vom Ackerbaustaat zum Industrie- und Handelsstaat. Der Regierungskunst der Tudors lag beständig die Aufgabe ob, durch innere Maßregeln die Härten dieses Ueberganges für die landwirthschaftliche Bevölkerung zu mildern.

Gewaltsam drängten jedoch von innen nach außen Gewerbe und Volkskraft. Die Hanseaten, deren Seemacht niedergegangen ist und die keinen genügenden politischen Rückhalt am Reiche finden, werden leicht vertrieben. Der Handel mit Nordeuropa erschließt sich den Engländern. Anders wird es, als man auch nach Süden und nach Uebersee vordringen will. Da entsteht ein tiefer und die lebendigsten Interessen der englischen Nation berührender Gegensatz zu den großen seefahrenden Mächten Spanien und Portugal. Und nun kam unter Elisabeth noch die große Frage des Zeitalters, der Streit der Konfessionen, hinzu, um die stille Feindschaft der Völker bis zum offenen Kriege zu steigern. Hinter Philipp II., der seit 1580 die Kronen von Spanien und Portugal auf seinem Haupte

vereinigte, stand die katholische Welt; die englische Königin erschien als das Haupt des gesammten Protestantismus.

Jahrelang bereitet sich die große Entscheidung vor. Die Engländer beginnen sich auf dem Meere zu regen. Einzelne Admirale unternehmen, bald im Dienste der Krone, bald auf eigene Gefahr als kühne Piraten, verwegene Fahrten gegen die spanischen Küsten der alten und neuen Welt. Die Spanier lernen die geschickt segelnden Schiffe, die schnell feuernden Kanonen der Engländer, sie lernen die Manöver des unheimlichen englischen Seehelden Drake kennen. Schon tritt England offen als Bundesgenosse an die Seite der für ihre Freiheit streitenden Niederländer. Als endlich das Haupt Maria Stuarts gefallen ist, da rüstet sich die spanische Weltmacht zu einem ungeheuren Schlage, zur Vernichtung des Inselstaates.

Es war ein Augenblick der höchsten dramatischen Spannung, als die unüberwindliche Armada unter dem Herzog von Medina Sidonia in den Kanal einfuhr. Sie bestand aus 130 eigentlichen Kriegsschiffen, darunter Vertreter aller Typen der spätmittelalterlichen Marine, Ruderkriegsböte, schwere Galeeren und Galeassen, namentlich die letzteren mit vielen Geschützen auch auf den Seiten armirt; zahlreicher aber waren die Segelschiffe in mannigfacher Gestalt, von der leichten Patache bis zur schweren Gallione, dem Lieblingsschiffe der Spanier. An Bord der Flotte befanden sich 30 000 Mann, zum größten Theil Landungstruppen, denn die eigentliche Entscheidung sollte auf dem Boden Englands fallen, nachdem die durch den Statthalter der spanischen Niederlande, Alexander von Parma, zu liefernden Streitkräfte an der niederländischen Küste zugeführt worden wären.

Der englischen Flotte erwuchs nun die Aufgabe, sich zwischen die Armada und die britische Küste zu schieben. Die Zahl ihrer Schiffe war größer als bei den Spaniern, aber nur etwa der vierte Theil wirkliche Kriegsschiffe, die übrigen mit Kanonen und Mannschaften besetzte Kauffahrer, Piraten- und Fischerboote. Eine Zusammensetzung, die sich mit Natürlichkeit aus den vom Mittelalter her überlieferten Zuständen ergab; größere königliche Flotten sind erst seit dem 17. Jahrhundert in England gebaut worden. Aber auch die Handelsschiffe, wie sie von der Stadt London (sie lieferte allein 29 Schiffe) und den Küstenstädten für den Kampf gestellt werden mußten, leisteten Vortreffliches, wie denn die Vorzüge

der englischen Flotte trotz der scheinbaren Ueberlegenheit der Spanier den Ausgang entschieden haben. Die Engländer waren die besseren Segler: damit hatten sie die Macht, die Schlacht nach ihrem Belieben zu vermeiden oder zu erzwingen. Sie besaßen die bessere Artillerie: also konnten sie im Fernkampfe den Spaniern größeren Schaden zufügen als diese ihnen. Die Tausende von Kastiliern waren nutzlos, wenn sie nicht im Nahkampfe verwendet werden konnten.

Während der Fahrt durch den Kanal wurde die Armada fortgesetzt in kleine Gefechte verwickelt. Sie setzt gleichwohl ihren Kurs fort, er ist nach den Niederlanden gerichtet. Dort haben die Holländer die Küste blockirt, um die Verbindung zwischen Medina Sidonia und Alexander von Parma zu verhindern. Auf der Höhe von Calais erleidet die spanische Flotte eine entscheidende Niederlage. An die Verbindung mit Parma können die Spanier nicht mehr denken, geschweige denn an einen Einfall in England. Als die Armada glücklich der drohenden Gefahr entgangen ist, an der holländischen Küste zu zerschellen, tritt sie jene opferreiche Fahrt weit um die britischen Inseln an, deren Schrecken später zu dem Glauben geführt haben, als sei der schwere Angriff gegen die englische Freiheit durch Sturm und Klippen gescheitert und nicht vielmehr durch die Tapferkeit der Engländer.

Die Entstehung des britischen Kolonialreichs.

Mannigfach war der Gewinn, welchen das siegreiche England selbst aus der Armadaschlacht davontrug. Es hatte sich eine selbständige Stellung auf dem Meere erkämpft; zu dem Beginn der Vorherrschaft in den nördlichen Gewässern fügte sich nun die Möglichkeit, in den südlichen neben Spanien und Portugal zu bestehen.

Nicht mehr brauchten die Engländer neidisch zuzusehen, wie andere Nationen Kolonien gründeten und Welthandel trieben. Die während des spanischen Krieges durch Walter Raleigh versuchte Besiedelung in Nordamerika ist zwar noch gescheitert, aber nur durch die Ungunst der örtlichen Verhältnisse. Ein Jahr nach der Armadaschlacht baten eine Anzahl von englischen Kaufleuten die Königin Elisabeth, ihnen den Handel nach Indien zu gestatten. Seitdem hörten die Fahrten dahin nicht mehr auf. Im Jahre 1600 wurde die Ostindische Kom-

pagnie begründet, durch welche England neben Portugiesen und Holländern seinen Theil am Handel mit Asien wahrzunehmen sich anschickte. Ja, selbst mitten im spanischen Machtbereiche, auf den Inseln Westindiens, vermochten die Engländer im Anfang des 17. Jahrhunderts sich festzusetzen und die Grundlage ihrer erfolgreichsten Pflanzungskolonien zu legen.

So beginnt denn ein neues Zeitalter der englischen Geschichte, die Entstehung des britischen Kolonialreiches. Eigenthümlich allerdings war die Entwickelung in einzelnen Theilen von Nordamerika. Schwierigkeiten aller Art waren zu überwinden. Erst langsam gelangte man von dem Streben nach Goldminen, Tropenschätzen und dem Seewege nach Indien zu der Erkenntniß, daß es auch eine der fruchtbarsten Aufgaben der Kolonialpolitik, wenn nicht die fruchtbarste, sei, jungfräuliches Land durch der Hände Arbeit urbar zu machen, um den eigenen Söhnen darauf eine neue Heimath zu bereiten. Nicht Goldsucher und Abenteurer brauchte man, sondern Pflanzer und Bauern. Materielle Noth, Abenteuerlust und aufstrebender Thatendrang, soziale Unzufriedenheit und Flecken auf der Vergangenheit, politischer und religiöser Druck wirkten in der Heimath, um von dort allmählich den nöthigen Stamm von Ansiedlern heranzuziehen. So entstanden zunächst im Süden Virginien und seine Nachbarkolonien, die Carolinas, im Norden Neu-England; neue Volksgruppen von bald sich entwickelnder Eigenart. Die privilegirten Gesellschaften, von welchen die Kolonien begründet wurden, die sonstigen Formen, aus denen sie hervorgegangen sind, verschwinden nach und nach. Von allem Anfang an stellt sich der Anspruch der Kolonisten auf Selbstverwaltung und Selbstbesteuerung, freies Eigenthum an Grund und Boden den Rechten gegenüber, die das Mutterland oder die Krone selbst wahrnehmen will oder lehensweise an Andere überträgt. Wohl begründet ist die übergeordnete Stellung der englischen Regierung durch den Schutz, welchen sie den Kolonisten leistet und den diese nicht entbehren können. Denn nur die Macht Englands und seine Flotte wehren die Angriffe der Spanier und später der Holländer und Franzosen von ihnen ab.

In noch höherem Maße ist dasselbe bei den westindischen Kolonien der Fall. Sie bleiben sowohl in ihrer äußeren wie ihrer inneren Politik auf das Mutterland vollständig angewiesen. In der unmittelbaren Nachbarschaft der Spanier, welche die

Festsetzung anderer Nationen mit begreiflicher Eifersucht erblickten und doch nicht verhindern konnten, reichte der Schutz, den gelegentlich erscheinende englische Kriegsschiffe zu leisten vermochten, kaum aus. Auf der Insel St. Christopher wurde die mit den Franzosen gemeinsam angelegte Niederlassung der Engländer durch eine spanische Flotte überfallen, die Ansiedler getödtet oder weggeschleppt, die Pflanzungen vernichtet. Später erzielte man dauernde Erfolge. Allerdings war für eine starke Einwanderung aus Europa das Klima nicht geeignet. Nur als Betriebsleiter erschien der Weiße, um vielfach nach Erwerb eines Vermögens in die Heimath zurückzukehren. Zur Arbeit auf den Plantagen wurden, wie in allen Gegenden südlich von Virginien, Negersklaven aus Afrika eingeführt. Die Gesammtverwaltung aber lag naturgemäß in den Händen vom Mutterlande ausgesandter Beamten.

In Ostindien, wo zwar die Geschäfte der Kompagnie schnell in Flor kamen, ist es während der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts zu eigentlichen kolonialen Gründungen allerdings noch nicht gekommen. Einige Faktoreien auf den Inseln wie auf dem Festlande, 1639 die Anlage der ersten Befestigung in Madras, das war der ganze Rückhalt, den man in Ostindien besaß. An territoriale Ausdehnung war noch nicht zu denken. Und wie in der neuen Welt, so drohten auch hier nicht von der eingeborenen Bevölkerung, so viel zahlreicher und mächtiger dieselbe auch war als in Amerika und Westindien, die schwersten Gefahren, sondern von den rivalisirenden europäischen Nationen. Mit der Macht Portugals, die freilich schon im Laufe des 17. Jahrhunderts in Indien im Niedergange begriffen war, mit der aufstrebenden Kolonialgröße Hollands, dessen starke Flotten und Niederlassungen die östliche Inselwelt beherrschten, galt es, sich auseinanderzusetzen. Jeder Theil sucht vor dem anderen im Handelsverkehr mit den Eingeborenen die günstigeren Bedingungen zu erhalten. Man streitet, man schließt Verträge, man verletzt sie wieder, sobald der eigene Vortheil es zu fordern scheint. Es läßt sich heute gewiß nicht mehr entscheiden, ob die Holländer von den Engländern oder diese von jenen, oder beide von den Portugiesen mit größerem Rechte der Treulosigkeit angeklagt wurden. Aber Eines ist deutlich zu erkennen: die Geltung jeder Nationalität richtete sich nach dem Maße der Macht, welches sie entfalten konnte. Stark gerüstet, mit Kanonen und streitbaren Mannschaften an Bord, traten die Handelsflotten

auf. Im fernen Ostindien mußten sie den Schutz, den die nur langsam erstarkende Kriegsflotte Englands ihnen noch nicht leisten konnte, sich selber schaffen. Denn unbeschützt kann ein großer überseeischer Handel sich in gefahrvollen Zeiten nicht behaupten.

Die Kämpfe mit Holland und die Navigationsakten.

Dann kam die entscheidungsvolle Umwälzung in der innerpolitischen Situation Englands, durch welche Karl I. aufs Schaffot geführt worden ist. Das lange Parlament, welches ihn gestürzt hat, die Republik, welche seiner Herrschaft gefolgt ist, haben sich der auswärtigen Interessen Englands energischer angenommen als irgend eine frühere Regierung. Man merkt deutlich den Abstand gegen die Zeit der beiden ersten Stuarts, auf die nun eine den Lebensinteressen des englischen Volkes so viel näher stehende Verwaltung gefolgt ist. Gewissermaßen knüpft das Commonwealth, wie die Republik in England hieß, an die Traditionen Elisabeths wieder an.

Es war keineswegs ein neuer Gedanke, welcher durch die Navigationsakte in die englische Handelspolitik hineingetragen wurde, sondern nur ein starkes Fortschreiten auf dem längst eingeschlagenen Wege eines nationalen Schutzsystems. Das Prinzip der möglichsten Ausschließung der Fremden vom englischen Handel wurde nunmehr vollkommen zur Geltung gebracht. Insbesondere waren schon seit Richard II. wiederholte Versuche gemacht worden, durch Gesetze die englische Schifffahrt auf Kosten der fremden emporzubringen. Die Navigationsakte von 1651 bestimmte allgemein, daß die Einfuhr aller Produkte aus fremden Erdtheilen einschließlich der englischen Kolonien nach England, Irland und den Kolonien nur auf englischen Schiffen erfolgen sollte. Aus Europa durften die Waaren nur entweder auf englischen Fahrzeugen nach England gebracht werden oder auf den Schiffen des Landes, dem sie entstammten, Bestimmungen, die 1662 einige Abmilderungen erfuhren. Eine so einschneidende Maßregel, bestimmt, die britische Rhederei in kurzer Zeit zu ungeheuren Leistungen zu befähigen, konnte nur getroffen werden, wenn man sich stark genug fühlte, sie gegen jeden Widerspruch gewaltsam, d. h. im Kriege, durchzuführen. Die Regierung Cromwells schreckte vor dieser Konsequenz nicht zurück.

Wie die Dinge lagen, war die Navigationsakte vornehmlich gegen Holland gerichtet, das die Größe seiner kom-

merziellen Stellung auf dem über alle Länder und Erdtheile sich erstreckenden Zwischenhandel aufgebaut hatte. (Vergl. den Aufsatz über Holland.)

Die folgenden Kriege mit Holland sind trotz aller Wechselfälle zu glücklichem Ende geführt worden. Die Navigationsakte blieb bestehen und auch das Hoheitsrecht Englands in den britischen Meeren mußten die Holländer anerkennen. Für die Niederlande bedeutete der unglückliche Ausgang den Verlust der Seeherrschaft und damit den Verfall ihrer Macht.

Durch die Republik war die englische Seemacht, deren Ansehen unter den beiden ersten Stuarts gesunken war, mit einem Schlage auf eine früher nie erreichte Höhe gehoben worden. Der große Admiral Blake, der die Schlachten gegen Holland schlug, hat auch ungeheure Verstärkungen der englischen Flotte durchgesetzt. Die vollkommene Herrschaft, zu welcher die Republik durch Cromwells Thaten in England, Irland und Schottland gelangt war, gab ihr die Macht, die materiellen Kräfte des Landes in ungewöhnlicher Weise für die Vergrößerung der Seemacht heranzuziehen. Etwa hundert Kriegsschiffe wurden in den elf Jahren der Republik, von 1649 bis 1660, neugebaut, eine noch größere Zahl in den Kämpfen zur See erbeutet. Erst das Commonwealth hat England zur ersten Seemacht der Welt erhoben.

Es versteht sich, daß dies nun vornehmlich der Ausdehnung des englischen Handels und des Kolonialbesitzes zu statten kam. Die Kolonien blieben auf den Schutz der englischen Flotte angewiesen, aber dafür mußten sie sich auch von England Gesetze vorschreiben lassen. In der Zeit der Revolution, nach der Hinrichtung Karls I., haben Barbadoes, Virginien und andere Kolonien die Partei Karls II. ergriffen. Die Flotten der Republik zwangen sie zur Unterwerfung.

Die Navigationsakte ist für die Kolonien anfangs nicht sehr bedeutungsvoll gewesen, da ihnen gegenüber die strenge Durchführung nicht erzwungen wurde. Virginien hat selbst während des englisch-holländischen Krieges die Handelsbeziehungen mit den Holländern nicht abgebrochen. Eine ernstere Bedeutung nahm sie erst an, als sie nach der Restauration der Stuarts zu verschärfter Anwendung gelangte. Karl II. hat sonst mit dem System Cromwells und der Republik gründlich aufgeräumt, nur in handelspolitischer Hinsicht wandelte er in seinen Bahnen. Durch mehrere Gesetze wurden die Navigationsakten

zu Ungunsten der Kolonien ergänzt und verschärft. Sie mußten sich in ihrem Handel für die Hauptwaaren, die sogen. enumerated articles, wesentlich auf den Verkehr mit dem Mutterlande beschränken. Ihre wichtigsten Produkte durften nur nach englischen Häfen verschifft werden; ihren Bedarf an europäischen Artikeln mußten sie von England aus decken. Ja, um die Ergiebigkeit dieses Marktes für die englischen Manufakturen nicht zu schmälern, wurde die Begründung eigener Industrien in den Kolonien theils durch englische Gesetze, theils durch die Verwaltung möglichst verhindert. Das Ziel der englischen Politik war, die Kolonien zur Erzeugung aller Art von Rohprodukten und deren Zufuhr auf den englischen Markt aufzumuntern und sie andererseits zu einem wachsenden Markt für englische Gewerbeerzeugnisse auszubilden, und hierzu bediente man sich zielbewußt des Protektionssystems. Da die amerikanischen Kolonien ferner sich durch mißliebige Gouverneure vielfach in der Selbständigkeit ihrer Verwaltung und Gesetzgebung bedroht meinten, so entstand in diesen Gebieten eine höchst gereizte Stimmung gegen England. Es unterliegt wohl kaum einem Zweifel, daß die Amerikaner einen starken Antheil an der endgültigen Vertreibung der Stuarts im Jahre 1688 gehabt haben, an jener „glorreichen Revolution“, durch welche in England Wilhelm III. und Maria auf den Thron berufen wurden und mit der Bill of right das parlamentarische Königthum ins Leben trat. Der Schwerpunkt der politischen Macht lag fortan im Parlament. Aber die Kolonien hatten umsonst auf eine bessere Behandlung vom Mutterlande gehofft. Was im Besonderen die amerikanischen Kolonien betrifft, so blieb bei einer gewissen Gleichmäßigkeit der Verwaltung doch auf englischer Seite das Bestreben, sie einer strafferen Leitung zu unterwerfen. Die wirthschaftliche Ausbeutung wurde fortgesetzt, wenn auch später der Minister Walpole der Versuchung widerstand, sie durch neue Abgaben zu drücken. Sein Grundsatz war, den Handel der Kolonien zu fördern. Je mehr sie emporblühen, meinte Walpole, um so mehr englische Waaren werden sie kaufen.

Die Kämpfe mit Frankreich und der Abfall Nordamerikas.

Mit dem Jahre 1688 war die Reihe der großen Kriege eröffnet worden, welche das Uebergewicht Englands über

Frankreich in den fremden Welttheilen dauernd begründet haben. Die Spanier und die Holländer waren nacheinander durch die englische Seemacht niedergekämpft worden. Als letzte kam jetzt die Reihe an die Franzosen. Mehr als ein Jahrhundert hat England in Europa große Koalitionen gegen die Armeen des alten Frankreich, zuletzt gegen die Revolution, gebildet; auf den Weltmeeren und in den fremden Erdtheilen haben die englischen Flotten die Macht Frankreichs bekämpft. Eine Reihe der glänzendsten Namen der maritimen Geschichte Englands gehören dieser Epoche an, von George Cook und Lord Russel bis auf den gefeierten Admiral Nelson. Es ist die Zeit, wo England seinen kolonialen Besitz so gewaltig erweitert hat. Fast jeder Friedensschluß brachte neue Erwerbungen. Es ist neuerdings überzeugend nachgewiesen, wie die Abrundung des amerikanischen Besitzes und die Fortschritte der Engländer in Indien nicht möglich gewesen wären ohne die Ueberlegenheit der britischen Seemacht. Am gründlichsten ist zuletzt diese Ueberlegenheit ausgenutzt worden in der Zeit der Revolutionskriege. Der gesammte Kolonialbesitz der Franzosen und der mit ihnen verbündeten Holländer ist damals in die Hände der Engländer gefallen.

Unterdessen war freilich Amerika verloren gegangen. Was bedeutet dieses Ereigniß vom Standpunkt der maritimen Geschichte Englands aus? Schon im 17. Jahrhundert war durch die Eroberung Neu-Amsterdams, das als holländischer Besitz im vollen Frieden durch eine englische Flotte eingenommen wurde — es erhielt jetzt den Namen New-York —, das englische Kolonialreich in Amerika zu einer geschlossenen Masse geworden. Die Amerikaner waren aber beständig von einem gefährlichen Feinde im Rücken bedroht, nämlich von den Franzosen, welche mit Kanada das weite Hinterland der Neu-England-Staaten besaßen. Gegen die von dieser Seite drohenden Gefahren gewährte nur die Macht Englands einen genügenden Schutz. Welch eine glückliche Wendung schien es also für Mutterland und Kolonien, als im Siebenjährigen Kriege durch das glückliche Zusammenwirken einer englischen Armee und Flotte — die letztere fuhr den Lorenz-Strom hinauf gegen Quebec — ganz Kanada erobert wurde. Beim Friedensschlusse sind allerdings von weitsichtigen Männern in England Bedenken geäußert worden gegen die Behauptung von Kanada, weil in diesem Falle die Amerikaner, von ihrem grimmigsten

Feinde befreit, nicht mehr auf den Schutz der englischen Flotte angewiesen wären. Der ältere Pitt hat sich gleichwohl für die dauernde Erwerbung Kanadas entschieden. Der französische Minister Choiseul aber erklärte schon, daß der Verlust zwar für Frankreich schmerzlich sei, aber den Engländern werde es den Besitz ihrer amerikanischen Kolonien kosten.

Dies Wort Choiseuls hat sich erfüllt. Die amerikanischen Kolonisten haben sich ihre Unabhängigkeit vom Mutterlande erkämpft. Die unzufriedene Stimmung, die seit Anfang des 18. Jahrhunderts nie verstummt war, wurde nur stärker, als man in England nicht mehr den Helfer gegen französische Uebergriffe aus Kanada, sondern den allgemeinen Unterdrücker sah. Die anfängliche Schwäche Englands begünstigte die Aufstandsbewegung der Kolonie, und im späteren Verlauf des Krieges konnte das Mutterland, bei dem damaligen Stande des Seetransportwesens, seinen jenseits des Oceans fechtenden Armeen nicht den genügenden Nachschub gewähren. England verlor den Krieg, weil die Entscheidung nicht bei der Seemacht lag.

Aus jenen Kolonien, die allmählich aus Virginien und Neu-England sich entwickelt hatten, ist ein neuer Staat, die Großmacht der neuen Welt, hervorgegangen. Fast alle seine übrigen Kolonien hat England behalten und grade auch während des amerikanischen Freiheitskrieges den Franzosen gegenüber seine Ueberlegenheit bewiesen. Der westindische Besitz ward siegreich behauptet, in Ostindien aber hat England durch Krieg und Politik, durch Siege zu Wasser und zu Lande die Konkurrenz aller europäischen Mächte weit aus dem Felde geschlagen und ein Reich begründet, welches weit mehr bedeutet als die alte Herrschaft des Groß-Moguls, dessen Erbe es darstellt.

Es mag hier daran erinnert werden, daß es nicht allein Portugiesen, Holländer und Franzosen waren, welche in Indien mit England konkurrirten. Auch von deutscher Seite ist vorübergehend einmal ein Wettbewerb versucht worden. In Ostende bildete sich 1714 eine Gesellschaft, welche einen selbständigen Handel mit Indien begann. Die Sache nahm ihren Anfang und schien besonders für Deutschland um so wichtiger werden zu können, als kurz darauf der Kaiser Karl VI. die Herrschaft über Belgien antrat und dem Unternehmen seinen Schutz verlieh. Doch schon 1731 mußte er gegenüber dem

heftigen Widerspruche der Westmächte, besonders Englands, die Kompagnie von Ostende auflösen. Wäre Deutschland stark und einig gewesen und hätte der Kaiser eine Kriegsflotte gehabt, so wäre ihm wohl dieser beschämende Ausgang der Angelegenheit erspart geblieben.

Man könnte sich wundern, daß bei der schon im Anfang des 18. Jahrhunderts bestehenden Seeherrschaft der Engländer diese so spät der Erforschung und Besitznahme des östlichsten Kontinents, Australiens, näher getreten sind. Daß Englands Macht in den indischen Gewässern erst im Laufe des 18. Jahrhunderts zu voller Entfaltung kam, erklärt diese Thatsache nicht ganz. Es ist vielmehr die Rücksichtnahme auf Holland entscheidend gewesen. Nachdem Holland niedergekämpft und in seinen aufsteigenden Tendenzen als Kolonial- oder Handelskonkurrent unschädlich gemacht war, führten Gründe der europäischen Politik für längere Zeit zu einer wohlwollenden Behandlung des nunmehr ungefährlichen Landes. Man tastete die holländischen Kolonien im indischen Archipel lange Zeit nicht an. Seitdem die australischen Gebiete durch die Fahrten Tasmans im 17. Jahrhundert in den Bereich der Holländer gezogen zu sein schienen, respektirte England auch diese Ansprüche, zumal es sich ja nicht einmal um besonders werthvollen Besitz zu handeln schien. Später allerdings kam die Zeit, wo man sich weiterer Rücksicht entledigt glaubte, und da hat England auch Australien in Besitz genommen. Wer eine große und weitsichtige Politik treiben will, muß eben seine Zeit abwarten.

Englands Machtstellung im 19. Jahrhundert.

So erscheint denn England zu Anfang des 19. Jahrhunderts als die berufene Erbin aller alten Kolonialmächte, soweit nicht die neuen Länder jenseits des Ozeans Miene machten, in Zukunft ihre Geschicke selbständig lenken zu wollen. Auf dem Unterbau seiner eigenen Schöpfungen und derjenigen ganz Westeuropas baut es das neue Stockwerk seines weltumfassenden Machtbezirks.

Wodurch ist es England gelungen, diesen unvergleichlichen Erfolg zu erzielen? Aus einem Punkte heraus läßt sich das natürlich nicht erklären. Immerhin lassen sich in dem Auf- und Niederwogen der Bewegung durch die Jahre und Jahrzehnte hindurch große einheitliche Züge unterscheiden, deren Zusammenwirken eine Erklärung für das Wesen und die

Wirksamkeit des großen Problems der Weltmacht überhaupt bietet.

Aus der Entfaltung der gesellschaftlichen und wirthschaftlichen Kräfte im Innern und aus den Reflexen von den Tochterländern zur Metropole ergab sich die Gesammtentwickelung der ökonomischen Kräfte in einer den Bedürfnissen beider Theile angepaßten Weise; jedoch wählte sich das stärkere Mutterland naturgemäß die vorzüglichsten Begünstigungen aus. Diese Entwickelung wurde gefördert durch Schaffung von Verwaltungsorganismen, die den örtlichen und zeitlichen Bedürfnissen und dem Charakter der Bewohner, den Zwecken der Kolonisten und Kolonien möglichst nahe kamen, ohne indeß die Grundzüge des jeweiligen britischen Verwaltungssystems und Rechts aufzugeben. Nebenher ging die Entfaltung aller Ressourcen des Seewesens und vor allem derjenigen Machtmittel, die allein den Verkehr zwischen Mutterland und Kolonien sichern und ihren Stolz, ihr Interesse, ihren Patriotismus an das Mutterland angliedern, die Schaffung der britischen Kriegsflotte, für welche kein Aufwand, kein Opfer zu hoch war, weil ihr Besitz Macht und Eigenthum über alle Schätze der Erde gewähren konnte. — Das waren die Grundlagen, auf welchen England seine See- und Weltmacht aufrichtete.

Wie wurde nun aber die britische Seemacht angewendet? Mehr und mehr wurde in England der alte Gedanke an eine Souveränität auf den Meeren als angestammtes Recht zum Axiom. Zwei Beispiele mögen genügen.

Das Erscheinen der Engländer im Mittelmeer fällt in die Zeit des großen Aufschwunges der Kriegsmarine unter der Republik. Im 18. Jahrhundert ist England hier bereits mächtiger als irgend ein anderer Staat. Der spanische Erbfolgekrieg hatte ihm den Besitz der werthvollen Flottenstützpunkte Gibraltar und Minorca gebracht. Seitdem ist es freilich auch bestrebt gewesen, neben sich keine andere Seemacht aufkommen zu lassen, die ihm gefährlich werden könnte. Als der spanische Minister Alberoni eine stattliche Flotte gebaut und aufs Meer gesandt hatte, wurde dieselbe 1718 von dem englischen Admiral Byng ohne vorangegangene Kriegserklärung beim Kap Passaro an der Ostküste Siziliens angegriffen und vernichtet. Wenn Oesterreich während einiger Jahrzehnte des 18. Jahrhunderts Neapel und Sizilien besessen hat, so konnte es sich nur mit Hülfe der englischen Flotte darin behaupten.

In der Ostsee beginnen die englischen Flotten mit dem Anfange des 18. Jahrhunderts eine bedeutende Rolle zu spielen. In entscheidenden Momenten des großen nordischen Krieges haben sie die Ereignisse stark beeinflußt. (Vergl. den Aufsatz Skandinavien.) Sobald dann aber gegen Ende des Krieges Schweden ohnmächtig geworden ist, das aufstrebende Rußland dagegen zur Gründung einer Flotte schreitet, ist die englische Regierung darauf bedacht, diese neue Seemacht in der Ostsee nicht aufkommen zu lassen; der Gedanke, die russische Flotte nach dem Muster der spanischen im Frieden zu vernichten, ist sehr ernstlich in Betracht gezogen und nur aus Rücksicht auf die damalige politische Konstellation nicht ausgeführt worden.

So hat England geglaubt, überall despotisch eingreifen zu dürfen, auch schon ehe es zu jener faktisch universellen Größe emporgestiegen war, die es in den Napoleonischen Kriegen errang.

Von der Eroberung aller französischen und niederländischen Kolonien ist schon die Rede gewesen. England war überhaupt derjenige Gegner, der immer stark und unerreichbar dem furchtbaren Beherrscher des Festlandes gegenüberstand.

An ihm hat sich recht eigentlich die Macht Napoleons in unausgesetzten Kämpfen verblutet. In demselben Jahre 1805, da er seinen glänzendsten Landsieg bei Austerlitz erfocht, wurden seine Flotten und damit seine überseeische Weltpolitik bei Trafalgar unwiederbringlich vernichtet. Ewig hat er auf Mittel gesonnen, um den Gegner fassen zu können. Groß und originell wie Alles, was Napoleon erdachte, war der Plan, mit einer Flottille von etwa 2000 kleinen Schiffen, die in Boulogne bereit lagen, eine Landung an der englischen Küste zu unternehmen. Aussicht auf Erfolg hat dieser Plan wohl niemals besessen, obwohl moderne französische Schriftsteller ihn für den Fall eines künftigen Krieges mit England von Neuem empfehlen. Der merkwürdige Versuch der Kontinentalsperre wie der abenteuerliche Gedanke, einen Zug über Land hin nach Indien im Stile Alexanders des Großen zu unternehmen, beide im Grunde gleich undurchführbar, sind doch nur sprechende Zeugnisse dafür, daß Napoleon nichts unversucht lassen wollte, um die Macht Englands unschädlich zu machen. —

Die Alleinherrschaft Englands auf allen Meeren ist dann fast 50 Jahre nicht mehr ernstlich in Frage gestellt worden.

Eine Periode langen Friedens der europäischen Staaten konnte es dazu gebrauchen, seine verschiedenen Eroberungen kaufmännischer und politischer Natur zu sichern und auszudehnen. Gestützt auf seine neuerstandenen, mit der modernen Technik des Maschinenzeitalters arbeitenden Industrien machte es sich zur großen Werkstätte der Welt, zur Saug- und Druckpumpe des wirthschaftlichen Verkehrs, mittelst derer es sich beliebige Mengen Goldes und Kapitals für die heimische Wirthschaft herauszuschöpfen vermochte. Seine Dampfschiffe durchfuhren zuerst alle Meere und wurden zu den Trägern des Massenverkehrs, seine Kapitalien flutheten über die ganze Erde, um ihre werbende Kraft da geltend zu machen, wo der größte Gewinn winkte, sicher, nirgends ernsthaft bedroht oder gefährdet zu werden, weil die Kanonen britischer Kriegsschiffe für sie und das Leben ihrer in der Fremde lebenden Verwalter und Besitzer gewährleisteten.

Während so England als die größte Schifffahrts-, Handels- und Industriemacht ohne ernsthafte Konkurrenz dastand, kam es in die Lage, die alten Verkehrshemmnisse schrittweise zu beseitigen, zum Freihandel, zur Schifffahrtsfreiheit überzugehen; neben allem Liberalismus vernachlässigte es dennoch keineswegs den Weiterausbau seines Kolonialsystems. Seit 1829 kamen die Bestrebungen Wakefields und seiner Freunde zur Wirksamkeit, die eine Besiedelung von Australien, Südafrika und auch von Canada im Gefolge hatten. Die Kolonialverwaltung wurde überall umgeformt und den neuen Bedürfnissen angepaßt. Durch die Gewährung großer administrativer und politischer Unabhängigkeit wurde die Gefahr beseitigt, daß abermals eine englische Kolonie ihre Abhängigkeit als unbequem empfinden könnte. Die wichtigsten Kolonien in den drei Welttheilen Amerika, Afrika und Australien erhielten von 1840 an nach und nach fast vollständige Selbstverwaltung aller inneren Angelegenheiten. Durch enge kommerzielle Verbindungen, einen Strom von Auswanderern sowie vermittelst ständiger Stärkung des Ansehens des Heimathlandes wußte man ihnen den Sinn dafür wachzuhalten, daß auch für den Kolonialbürger das Wort „I am a British Subject“ nicht weniger werth sei als einst das „Civis Romanus sum“.

Indien ging aus den Händen der Ostindischen Kompagnie in die des Staates über und wurde mit einer selbständigen Verwaltung vom Mutterlande aus versehen. Die übrigen

Kolonien zerfallen heute in drei Gruppen: selbständige, Kronkolonien und Freibriefkolonien. —

Nach außen hin hat sich die Haltung der britischen Politik nicht viel geändert; mehr als in irgend einer früheren Epoche dürften die Archive aller übrigen Staaten angefüllt sein mit Dokumenten über die Energie in der Vertretung britischer Interessen bis zu der Grenze, wo man die Macht fühlt. Im Opiumkrieg gegen China um 1840, wo man Hongkong gewann, bei der Erschließung weiterer Plätze im fernen Osten (1860), im Vordringen auf dem asiatischen und afrikanischen Kontinent bis zur Okkupation von Aegypten 1883, immer hat England den Gesichtspunkt des energischen Eingreifens und Zugreifens verfolgt. (Vergl. den Aufsatz: Die modernen Weltreiche.)

Was in der ersten Hälfte des Jahrhunderts namentlich auf dem Gebiete der Produktion und des Landtransportwesens durch Einführung des Maschinenbetriebes geleistet wurde, vollzog sich in der zweiten Hälfte wesentlich für den Seetransport und seine Hülfsmittel. Zum Bau von Dampfschiffen und Kriegsschiffen schuf England ungeheure Werften und Dockanlagen. In der ganzen Welt errichtete es sich Reparaturwerkstätten. Dem modernen Verkehr Genüge zu thun, schuf es Kohlenstationen und bewaffnete Stützpunkte in allen Meeren. Wo es Plätze für solche noch nicht besaß, okkupirte es sie schrittweise, wie es denn nach dem Bau des Suez-Kanals eine Postenkette von bewaffneten Stationen zwischen Europa und Indien sich zielbewußt zueignete. Sobald es erkannte, was die Bedeutung des Kabelwesens für die maritime Zukunft und damit für sein Riesenreich sei, schuf es sich ein Netz, das heute $^{9}/_{10}$ des gesammten Untersee-Kabelwesens der Welt ausmacht. Was aber für die Zukunft neben der Anhäufung der Kapitalien und wirthschaftlichen Kraft, der Erfahrung und der Machtmittel als die wichtigste Gewähr des Reichsbestandes erscheint, ist der Umstand, daß in allen Theilen des Reiches die Zuneigung zum größeren Britannien sich auf die Sympathie der breiten Klassen des Volkes stützt.

Schlußbetrachtung.

Jahrzehnte und Jahrhunderte lange Erziehung, verständnißvolle Arbeit an einer friedlichen Lösung der großen sozialen Zeitaufgaben, denkbar größte Einhelligkeit des ganzen Volkes

in Fragen der äußeren Politik haben dahin geführt, daß jeder Engländer weiß, daß die wirthschaftliche und politische Größe seines Landes von einem direkten persönlichen Nutzen für ihn und seine Nachkommen begleitet ist. Ein Schlag gegen sie erscheint ihm als eine Bedrohung der Zukunft seines Volkes wie seiner Familie.

Man ereifere sich nicht über Kapitalisten- und Krämergeist, über Rücksichtslosigkeit des Auftretens nach außen und angebliches Fehlen tiefer Bildung der Engländer, — was in dieser Beziehung an Mängeln etwa vorhanden ist, wird aufgewogen durch den großen Gemeinsinn, die wirthschaftliche Tüchtigkeit und das starke Verständniß der englischen Nation für die Bedeutung sozialer, religiöser und sittlicher Probleme. Die Gesammtheit der Leistungen Großbritanniens hat jedenfalls der Welt vor allen anderen Mächten bisher das Beispiel gegeben, nicht nur wie man sich koloniale und maritime Größe erwirbt, sondern wie man sie dauernd erhält und vermehrt.

Kein Volk wird auch in der Zukunft auf andere Weise zur See- und zur Weltgröße gelangen können als vermittelst eines Rüstzeuges, das im Innern Stärkung der Volkskraft, der wirthschaftlichen Leistungsfähigkeit, des sozialen und geistigen Aufschwungs, nach Außen hin Einmüthigkeit des Sinnes, Willenskraft und Opferfreudigkeit für das engere und weitere Vaterland ausmacht.

Die Entwickelung, die Blüthe und der Verfall der holländischen Seemacht.*)

I. Die Grundlegung in Europa bis 1567.

Ein holländischer Schriftsteller, der um die Mitte des 17. Jahrhunderts von der glanzvollen Höhe hinabblickt auf die Anfänge seines Vaterlands, nennt Holland treffend ein Land, das von Natur nicht würdig gewesen wäre, bewohnt zu werden. Unendlich wenig brachte das Land selbst hervor. Fast Alles, was für die Ernährung der Volksmassen, für Industrie

---

*) Die folgende Darstellung gründet sich im Wesentlichen auf die nachstehend verzeichneten Werke:

van Kampen, Geschichte der Niederlande. 1831. Zwei Bände.

Treitschke, Die Republik der Niederlande in der historischen und politischen Auffassung. III. 5. Aufl. 1886.

Blok, Geschiedenis van het nederlandsche Volk I—IV. 1892 ff. (Reicht bis 1648.)

Ter Gouw, Geschiedenis van Amsterdam I—VII. 1879 ff. (Bis Ende des 16. Jahrhunderts.)

Für die Geschichte der holländischen Marine ist das gründliche Werk von De Jonge, Geschiedenis van het nederlandsche Zeewezen, fünf Bände, 1858 ff., wegen seiner reichen archivalischen Beigaben statistischen Materials zur Geschichte nicht nur der niederländischen Flotte, sondern auch der Flotten anderer Mächte von größtem Werthe.

Die volkswirthschaftliche Seite der niederländischen Geschichte erfährt besonders Beleuchtung vor anderen in dem bedeutenden Werke von Laspeyres, Geschichte der volkswirthschaftlichen Anschauungen der Niederländer und ihrer Litteratur zur Zeit der Republik. 1863. Benutzt wurden außer diesem Hauptwerke:

Ludzac, Hollands Rykdom. Vier Bände. 1782. Ferner:

Pringsheim, Beiträge zur wirthschaftlichen Entwickelungsgeschichte der Vereinigten Niederlande im 17. und 18. Jahrhundert, in Schmollers Forschungen X. 3. 1890.

Nachod, Die Beziehungen der niederländisch-ostindischen Kompagnie zu Japan im 17. Jahrhundert. 1897.

Naudé, Die Getreidehandelspolitik der europäischen Staaten, Akta Borussica III. 1. (Für das Kapitel über die niederländische Getreidehandelspolitik.) 1896.

und Schifffahrt von Nöthen war, mußte vom Auslande erworben werden. Wollte dies Volk höhere Geltung erlangen, die Waaren der Fremde erwerben können, so mußte es auf die See hinausgehen und in den Berufen des Fischers und Schiffers Verdienst suchen. Die langgestreckte Küstenheimath, ein Mittelding zwischen Meer und Land, erleichterte diesen Uebergang ganz wesentlich.

Bis in die Zeiten der Karolinger hinauf lassen sich die Friesen, die Bewohner der Küstenlandschaften von der Schelde bis zum Dollart, von Seeland, Holland, Westfriesland, als Seefahrer und Händler nachweisen. Nach England und Südnorwegen richtete sich die Fahrt. Sie scheinen auch die ersten gewesen zu sein, die die Fahrt um das Kap Skagen nach der Ostsee, wenigstens bis zur Ausmündung des Sundes erprobten. Hier gewann das Handelsleben im Anschlusse an das Emporblühen der Heringsfischerei im Sunde seit etwa dem Schlusse des 12. Jahrhunderts zugleich große Umschlagsplätze an der Südspitze Schwedens in Skanör und Falsterbo. Jedoch hemmte der gewaltige Aufschwung, den der Handel der niederdeutschen Städte während des 14. Jahrhunderts nahm, die Fortschritte des friesischen Fernverkehrs. Schifffahrt und Verkehr der Skandinavier, der Russen, der Engländer und Friesen wurden von den heimischen Meeren verdrängt. Fast konkurrenzlos herrschte auf ihnen Ende des 14. Jahrhunderts das hansische Schiff, der hansische Kaufmann.

Deutlich erkennbar ist seit dem zweiten Kriege der Hansen gegen König Waldemar von Dänemark ein handelspolitischer Gegensatz zwischen Hansen und Holländern. In den Friedensschlüssen mit Dänemark 1370, mit Norwegen 1376 wurden den Holländern, die Seite an Seite mit den Hansen die nordischen Herrscher bezwungen hatten, dieselben Vergünstigungen im Verkehr mit dem Norden wie den Hansen eingeräumt. An der Ausnützung derselben aber wurden die Holländer alsbald allerorten, in Bergen, dem großen Hauptstapelplatze Norwegens, nicht minder wie im Sunde, von den Hansen beeinträchtigt. Nicht von allen Hansen, nur von denen, die den Verkehr des Nordens mit dem Auslande immer vollständiger in ihre Hände zu bringen suchten; das waren die sogenannten wendischen Städte Stralsund, Rostock, Wismar und Lübeck, das Haupt der ganzen Hanse. Die Reibungen wurden dadurch vermehrt, daß die Holländer sich immer entschiedener und plan-

voller der Frachtfahrt und des Zwischenhandels zwischen dem Ostsee-Gebiet und den großen Märkten des westlichen Kontinents auf flandrischem Boden anzunehmen begannen.

Denn in der Herrschaft über den ost—westlichen Handel lag die Ueberlegenheit begründet, welche Lübeck und seine Nachbarstädte — auch Hamburg und Lüneburg stellten sich immer entschiedener an ihre Seite — innerhalb des ganzen nördlichen Handelsgebiets besaßen. In Preußen und Livland, den Vorländern des riesigen, produktereichen osteuropäischen Binnenlands, suchten sich die Holländer einzunisten. Sie begannen sich zu Herren von Handelsartikeln zu machen, deren Vertrieb ebenfalls ganz besonders lübisch-wendische Erwerbszweige bedrohte, so des westfranzösischen Seesalzes und des Nordsee-Herings. Mit ersterem bekämpften sie die Herrschaft des Lüneburger Salzes in der Ostsee; des Fischfangs in der Nordsee nahmen sie sich in wachsendem Maße an, seit die wendischen Städte Ende des 14. Jahrhunderts ihnen die Theilnahme am Handel mit dem Sund-Hering erschwerten. Sie schmälern den Absatz der im lübischen Verkehr zwischen Flandern und Rußland alteingebürgerten flandrischen Webewaaren, indem sie eine eigene Tuchindustrie zu entwickeln beginnen. Sie suchen in allen Zweigen des wendischen Zwischenhandels zwischen Ost und West Fuß zu fassen. Im 15. Jahrhundert ist der Kampf zwischen Lübeck und Amsterdam — um die leitenden Städte zu nennen — auf allen Punkten entbrannt. Wiederholt sucht Lübeck die Hansestädte zu einmüthigen Sperrmaßregeln gegen den holländischen Handel zu vereinigen. Sie erwiesen sich im Wesentlichen als wirkungslos, schärfere Mittel mußten angewandt werden, wenn Lübeck seine angefochtene Handelsherrschaft behaupten wollte.

Auf zwei großen Straßen bewegte sich der Verkehr zwischen der Ostsee und der Nordsee, auf der holsteinischen Landstraße, die Lübeck mit Hamburg verband und in den Jahren 1390 bis 1398 ergänzt worden war durch einen lübischen Kanalbau zwischen Trave und Elbe, und auf der Seestraße durch die dänischen Gewässer. Von diesen befand sich erstere Straße vollständig unter der Herrschaft Lübecks, und die Seestraße mußte dies Schicksal theilen, wenn es Lübeck gelang, den skandinavischen Norden und seine Herrscher wirthschaftlich wie politisch weiter zu beherrschen. Dies war altlübische Politik; mit ihr verquickte sich nun die Spekulation,

vermöge deren man gedachte, die lästig werdenden Konkurrenten vom Norden und von der Ostsee möglichst fernzuhalten.

Schon in den 20er Jahren des 15. Jahrhunderts nahm dieser Kampf um den Sund und den Zwischenhandel, der Hollands europäische Bedeutung begründet hat, akute Formen an. Im Kampf und im Bunde mit den nordischen Herrschern suchte Lübeck wiederholt den Sund zu sperren, und die große Menge der Bevölkerung jubelte diesen Unternehmungen zu, am begeistertsten, als Wullenweber 1534 seine verwegenen Pläne in die That umzusetzen begann. Indessen sie scheiterten schnell und vollständig; die lübische Herrschaft über den Sund und den Norden brach damit für immer zusammen, und sicher vor fernern thätigen Gegenwirkungen Lübecks konnte sich fortan der holländische Handel das Uebergewicht in der Ostsee erringen.

Wiederholt hatte die holländische Seemacht während dieser Kriegsperiode Gelegenheit gehabt, ihre Tüchtigkeit zu beweisen. Die Vertrautheit mit der See durch den großen Fischfang in der Nordsee machte die Niederländer zum seegewohnten und seegewandten Volk, erzog eine eisenharte, kühne, seemächtige Bevölkerung. Vom Gelingen der jährlichen Heringsfischerei hing für Holland großentheils die Wohlfahrt ab, von der Ausrüstung der Schiffe, dem Knüpfen der Netze 2c. lebten Tausende. Dem gesammten Volke ward der Verkehr mit der See geläufig. „Die Fischerei hat uns zum Seevolk gemacht, so daß wir großen Handel treiben konnten", das war die feststehende Ueberzeugung der Niederländer (de la Court). Und dieser Handel fand seinen Mittelpunkt in dem trefflichen Hafen von Amsterdam. Schon 1438 konnte die Landesregierung beim Ausbruch eines Krieges mit den wendischen Städten erklären, daß Holland und Seeland gänzlich begründet seien auf Kaufmannschaft. Vom freien Verkehr mit den Ostsee-Gebieten hing der Schwung des Handels auch für die anderen Richtungen des Amsterdamer Verkehrs ab. Wenn es richtig ist, daß Holland schon um 1500 für $^{9}/_{10}$ seines Getreidebedarfs auf überseeische Einfuhr und zwar ganz überwiegend aus den Ostsee-Gebieten angewiesen war, so begreift sich auch aus diesem Gesichtspunkte die Erregung, welche jede Erschwerung des Sund-Verkehrs in Holland hervorrief. Bald bildete der Handel mit dem baltischen Korn überhaupt den vornehmsten Erwerbszweig des Landes. Amsterdam ward die große Kornscheuer, von wo

aus Westeuropa und namentlich das Mittelmeer-Gebiet mit Getreide versorgt wurde.

Noch als Unterthanen des weltgebietenden spanischen Königs gelangten die Holländer zu ihrer glänzenden maritimen Entwickelung vor allen Ländern Europas. Und sorgfältig meist nahm die spanische Statthalterschaft in den Niederlanden Rücksicht auf die Verkehrsinteressen ihrer nördlichen Provinzen. Zudem öffnete ihnen dieser politische Zusammenhang den ungewehrten Zugang zu den neuen Brennpunkten des Welthandels, Lissabon, Sevilla, Antwerpen; ja der Verkehr zwischen den südlichen Kornlanden des Weltreichs und seinen niederländischen Provinzen gerieth schon damals fast ganz in ihre Hände. Noch behauptete als Hafen und Handelsplatz Antwerpen einen bedeutenden Vorrang vor Amsterdam. Die Zahl der Schiffe dort betrug das Fünffache des Schiffsverkehrs im Amsterdamer Hafen. Wie bedeutend aber der Aufschwung des Amsterdamer Handels in der Zeit von 1531 bis 1566 z. B. war, das zeigen die Abgaben von der Waage und vom Pfahlgeld. Die ersteren stiegen um mehr als das Doppelte, die letzteren im gleichen Verhältniß wie 3 : 8, und dies, ohne daß die Tarife verändert waren.

Um die Mitte des sechzehnten Jahrhunderts besitzt Holland eine höchst leistungsfähige Handelsflotte und ein ausgezeichnetes, großes Seemannspersonal. Einer Berufsflotte, um den Umfang des Handels, die Freiheit der Meere, die errungene wirthschaftliche Stellung zu schützen, hatte es bislang nicht bedurft. Die Kauffahrer, die ohnehin meist mit Geschützen und Waffen versehen waren, um schweifenden Seeräubern begegnen und die Neutralität in Kriegen anderer Mächte wahren zu können, bildeten auch zugleich die Kriegsflotte. Noch bestand die Führung des Seekriegs überwiegend in Kaperei. Die großen Seeschlachten von Berufsflotten gehören im Allgemeinen einer späteren Zeit gewaltigerer Kämpfe an. Aber diese Zeit war auch für Holland nahe herangerückt.

II. Die Blüthezeit und die Kolonien bis 1650.

„Von der See ist Hollands Blüthe, Macht und Ruhm gekommen; unsere Hauptkraft liegt in dem Imperium maris“, so schrieb 1618, mitten in der Zeit des Freiheitskampfes ein holländischer Schriftsteller.

Als die spanische Knechtschaft die südlichen Niederlande überwältigte und die nördlichen bedrohte, als Steuerdruck, Inquisition, Scheiterhaufen so furchtbar auf dem Volke lasteten, da kam die Erlösung von der See her. Nie vielleicht hätte sich das geängstigte Volk wieder aufgerichtet ohne die Wassergeusen. Scharen von Auswanderern trieb das grausame Wüthen Albas aus dem Lande, die eifrigsten Protestanten eilten hinüber aus dem Süden in das Heer des Prinzen von Oranien im Norden, unter ihnen auch der edle Marnix von St. Aldegonde, der Dichter des Liedes Wilhelmus von Nassauwen. Aber die sicherste Zuflucht für alle freiheitliebenden Elemente der ganzen Niederlande gewährte das Meer. Meist Seeleute aus Holland und Seeland bildeten die Scharen dieser Wassergeusen. Die ersten Kaperbriefe wurden 1568 durch die oranischen Prinzen an sie ausgestellt. Der Kampf gegen den spanischen Tyrannen war ihre Losung. Nur Niederländer durften als Kapitäne, Leutnants, Schiffer angestellt werden. Beute ward getheilt, auch der Prinz erhielt seinen Antheil. Klein waren die Schiffe, nothdürftig armirte Handelsfahrzeuge. Kaperei mehrte schnell ihre Zahl. Aber die gesammte Mannschaft war seegewandtes Volk. So fing der Krieg an, der Hollands Bedeutung zum Range einer Weltmacht erhob.

Aber Ordnung, Halt und Nachdruck kam in diese revolutionäre Bewegung doch erst, seit Seeland und Holland mit gesammelter Kraft sich den Rebellen anschlossen. Die Eroberung von Briel durch die Wassergeusen gab 1572 das Signal zur Erhebung. Der Bund der beiden Landschaften war der Kern, um den die anderen sich konsolidirten. Den fundamentalen Ausdruck fand diese Entwickelung 1579 in der Utrechter Union, dem Kriegsbündniß der sieben Provinzen des niederländischen Nordens, der Generalstaaten, gegen Spanien. Unbekannt noch war das Schicksal des kühnen Unternehmens. Die Münzen der Generalstaaten aus diesen gefahrvollen Jahren zeigen — sehr bezeichnend — ein Schiff, das steuerlos und segellos auf hoher See dahintreibt mit der Unterschrift: incertum, quo fata ferant. Unabsehbar dehnte sich der furchtbare Krieg mit der spanischen Weltmacht vor den Blicken aus.

Zur Errichtung einer nationalen Monarchie aber, die das erste Ergebniß des Krieges sein zu müssen schien, kam es nicht.

Graf Wilhelm, der große Schweiger aus dem immer so volksthümlich bleibenden Geschlechte der Oranier, ward ermordet. Und nun riß das Patriziat der Städte, allen voran die selbstherrlichen Handelsherren und Stadtregenten von Amsterdam, die Leitung der jungen Nation an sich. In keinem Lande besaß ja das Bürgerthum ein so unzweifelhaftes Uebergewicht über die anderen sozialen Mächte wie in den Niederlanden. Dieses Bürgerthum in seinem Partikularismus, in seiner Eifersucht auf Wahrung erworbener Rechte, hatte auch dafür gesorgt, daß die Bundesgewalt der Union aufs Allerdürftigste ausgestattet worden war. Mit Ausnahme des Münz- und Zollwesens blieb Alles der Selbstverwaltung der einzelnen Städte vorbehalten. Nicht ganz mit Unrecht ist gesagt worden, daß der Niederländer vor 1795 eigentlich kein Vaterland, sondern nur eine Vaterstadt gekannt habe. Die Rücksicht auf Provinz und Stadt ging dem Wohle des Bundes voran.

Und dieser selbe Eigennutz widerstrebte aufs Lebhafteste der Aufnahme der flandrischen und brabantischen Provinzen in die Union. Dann blieb ja Antwerpen der erste Weltmarkt! Und ungerührt schaute er zu, als 1585 diese Stadt von den Spaniern verwüstet ward. Der Zweck ward erreicht; fortan war Amsterdam der erste Handelsplatz Europas, und die Stadt sorgte durch die Schließung der Schelde dafür, daß Antwerpen für Jahrhunderte ungefährlich blieb.

Durch den unerhörten Kampf mit Spanien trat die Union der Niederlande in den Mittelpunkt der europäischen Politik. Aber der Verlauf dieses Kampfes ist ein wunderbares Schauspiel. Der Kaperkrieg der Wassergeusen ward während der ganzen Kriegszeit rüstig weitergeführt und brachte der Union in manchen Jahren ganz bedeutende Einkünfte. Schnell lernte die Republik, wie der Krieg den Krieg ernähren müsse. Spanien allein trug die Kosten des gewaltigen Ringens. Großartig entfaltete sich die Spannkraft des kleinen Gegners. Unerschöpfliche Lebenskräfte strömten der nationalen Sache zu. Unglücklich zu Wasser wie zu Lande, mußte Spanien dulden, wie sein Gegner im Außenhandel des Weltreichs eine hervorragende Rolle spielte. Als es dies unwürdige Verhältniß abschüttelte, den holländischen Schiffen 1584 Lissabon, 1599 die spanischen Häfen schloß, da trieb es die holländischen Getreideflotten ins Mittelmeer, forderte einen bald ganz kolossalen Schmuggelhandel heraus, der namentlich in den Händen der

kühnen Seeländer lag, und stellte die Holländer vor die Alternative, entweder die Kolonialwaaren durch eine andere Zwischenhand zu beziehen oder selbst ihre Ursprungsländer aufzusuchen.

Und wagemuthig und schnell entschlossen thaten sie das letztere. An die Stelle der friedlichen Erwerbung der Kolonialwaaren setzten sie ihre Eroberung mit den Waffen des Kriegs. Der holländische Seekrieg gewinnt universalen Zug. Im Kanal, auf dem Atlantischen Ozean, in den Gewässern der beiden Indien, überall maßen sich die beiden Feinde. Wiederholt hat die spanische Diplomatie versucht, den Niederländern den Hauptnerv ihres Handels, den Verkehr mit der Ostsee abzuschneiden. Immer vergeblich. 1596 landete Houtmann nach 15monatlicher Fahrt auf Java. Jahr für Jahr zogen nun die wagehalsigen Entdecker und Eroberer aus den heimischen Häfen, um einen vom Feinde nicht bedrohten Weg nach den Ländern der Gewürze zu finden; ein unzähmbares Geschlecht an Thatendrang und Abenteuerlust, würdig der Grabschrift des Seehelden van der Hulst in der Amsterdamer Kirche. Südwestwärts erprobten sie den Weg um Amerika herum, in nordöstlicher Richtung suchten sie die Durchfahrt nach Asien zu finden, „dwers door't ys". Staunenswerthe seemännische Leistungen entwickelten sie.

Im Jahre 1601 genehmigten die Hochmögenden die Stiftung der ostindischen Kompagnie, 1621 folgte die Einrichtung der westindischen. Der Zweck war, Spanien und Portugal von den Quellen ihres Reichthums, dem Verkehr mit ihren Kolonien abzuschneiden, die Sicherheit der eigenen Kauffahrer zu erhöhen, Nachfrage und Handelsgewinn zu sichern. Die Gesellschaften waren souverän in Amerika, Westafrika und an den Gestaden des Indischen Ozeans. Die ganze Verwaltung war allerdings ein schwerfälliger Mechanismus, der für den Anfang wohl sich in lebhaftem Schwunge befand, angetrieben durch den allgemeinen Aufschwung des niederländischen Handelslebens, die koloniale Begeisterung, das Glück der Waffen. Die Gesellschaften unterhielten eigene Heere und Flotten, und der hartnäckigste und begeistertste Verfechter der westindischen Kompagnie Usselincx glaubte seinen Landsleuten die Bedeutung kolonialer Unternehmungen durch nichts deutlicher machen zu können als durch den Hinweis, daß gerade sie dem Staate eine große und schlagfertige

Seemacht für Krieg und Handel schüfen. Und klar setzte er ihnen ferner auseinander, daß die Seemacht eines Landes sich nicht richten dürfe nach der Macht des Landes überhaupt, sondern, daß sie sich dem Seehandel des Landes anzupassen habe. Nicht besser konnte die innige Beziehung zwischen der Größe der Handelsflotte und der Kriegsflotte als etwas zwingend Nothwendiges ausgesprochen werden. Und solange die Niederlande diese Einsicht getheilt haben, solange sie sich nicht von übel angebrachter Sparsamkeit und eitler Friedensseligkeit haben leiten lassen, so lange haben sie die erste Rolle auf den Weltmeeren als Seemacht und Handelsvolk zu spielen vermocht.

Auch wegen der großen und langen Seefahrt war die Erwerbung ferner Kolonien von höchstem praktischem Werthe. Je länger die Reise, um so stärker mußte die Bemannung sein, daher im Kolonialverkehr eine gleiche Tonnenzahl bedeutend mehr Seeleute, zumal Matrosen heranzubilden im Stande war, wie im Verkehr mit den europäischen Nachbarn. Denn das eigentlich Bildende für den Seemann ist doch immer der möglichst lange Dienst auf dem Meere selber gewesen. Aber die langen Seereisen erforderten auch eine ansehnlichere Größe der Schiffe, und große Schiffe eigneten sich wieder besonders gut, wenn nöthig, zur Verwendung als Kriegsschiffe. Auf große Schichten des Volks, sowohl in den Niederlanden wie in England, wirkte der Kolonialhandel gerade in diesen Richtungen aufs Höchste fördernd.

Rasch dehnte sich das ostindische Kolonialreich der Niederländer aus. List und Gewalt, tiefste Demüthigung und herrische Grausamkeit waren die Hebel der Fortschritte. 1619 ward Batavia die Residenz des Generalgouverneurs. Selbst zum starren Japan wurden Handelsbeziehungen angeknüpft, auf Formosa entstand eine holländische Kolonie für den Handel mit China, der durch die Eroberung der Straße von Malakka noch eine weitere Sicherung erfuhr. 1657 ward das überreiche Ceylon den Portugiesen entrissen. Nach Südosten bildeten Neu-Seeland und Vandiemensland die äußersten holländischen Posten. Erst gegen Ende des 17. Jahrhunderts ward das Kapland als Stützpunkt auf der indischen Handelsstraße von den Holländern besetzt.

Nicht ebenso glücklich war die Lage der westindischen Kompagnie. Sie sollte die eigentliche Waffe gegen Spanien sein, in organisirtem Seeraub mit starken Geschwadern den Verkehr zwischen Spanien und Amerika unmöglich machen. Darüber hinaus aber schritt sie vor Allem zur Eroberung Brasiliens. Bis 1636 waren große Theile des köstlichen Landes den Portugiesen abgerungen. Von der Hauptstadt Recife aus entfaltete Johann Moritz von Oranien als Generalstatthalter der Kompagnie eine weise, weitschauende Regententhätigkeit. Doch der Glanz währte nicht lange. Die heimischen Siedler, die, wehrhafter wie Besatzungen und Kanonen, die Eroberungen behaupten sollten, blieben aus, die Handelsherren von Amsterdam aber schrieen über die ungeheuren Summen, die die Kolonie koste, verlangten, daß sie etwas Ordentliches einbringen oder aufgegeben werden solle. Als Portugal sich 1640 von Spanien wieder losriß, da wirkte dieser Befreiungskrieg auch jenseits des Ozeans gewaltig stärkend auf den Widerstand der Portugiesen und Mischlinge gegen Holland. Und nun ertheilte die Kompagnie dem Prinzen den Abschied, verminderte die kostspieligen militärischen Kräfte der Kolonie ganz bedeutend. Die Folgen zeigten sich sofort; 1654 war ganz Brasilien von den Portugiesen wiedergewonnen, auch die westafrikanischen Eroberungen der Holländer gingen zum Theil wieder verloren. Wieder ward der Seeraub das Hauptgeschäft der Kompagnie, dazu ein enormer Schmuggel zwischen den spanischen Häfen Amerikas und den holländischen Stapelplätzen in Westindien.

Der Holländer wollte seine Kolonien nur für den Handel ausbeuten, und ganz monopolistisch verfuhr er darin. Habsucht und Unsittlichkeit traten im holländischen Kolonialsystem grell zu Tage. In geradezu schimpflicher Weise ward in den Aufwendungen für Heerwesen und Rechtspflege in den Kolonien gespart. Die Organisation eines großen Reichs durch eine schöpferische Politik, wie sie von den Engländern in Indien nachmals so glänzend gelöst worden ist, ward von den Holländern in ihrem Indien nie versucht. Die Thätigkeit des Oraniers in Brasilien stieß alsbald auf den Widerspruch der Kaufleute, weil sie nicht sofort auf ihre Kosten kamen, und mußte aufgegeben werden. Und die einzige wahrhafte Siedelungskolonie der Holländer, Neu-Niederland mit der Hauptstadt Neu-Amsterdam, dem heutigen New-York, erlag der kolonisatorischen Ueberlegenheit

der angelsächsischen Rasse. Nicht anders erging es der benachbarten schwedischen Kolonie. Lange bevor Hollands Stern vor dem englischen erblich, war Nordamerika von den Angelsachsen friedlich erobert worden.

Der Eroberung der neuen Welten durch den holländischen Handel ging ein gewaltiger Aufschwung des holländischen Handels in Enropa parallel. Zunächst in der Ostsee. Alle Zeugnisse der Zeitgenossen stimmen darin überein, daß auf die Beherrschung des Ostsee-Verkehrs sich aller übrige Wohlstand gründe. Den Verkehr durch den Sund unter allen Umständen in Gang zu erhalten, blieb daher ein Hauptziel der friedlichen wie kriegerischen Politik der Union. Noch 1531 waren 310 holländische Schiffe nach der Ostsee gefahren, 1587 im April liefen gegen 800 dahin aus, für 1634 giebt ein offizielles Aktenstück die Zahl der niederländischen Ostseefahrer auf 6000 mit einem Raumgehalt von 720 000 Last an. Das waren vom Gesammtbestande der niederländischen Handelsmarine $^1/_6$, vom Gesammtraumgehalt aber über $^1/_3$! Und zur selben Zeit ward der ganze Kolonialhandel betrieben von 300 Schiffen mit 75 000 Last. Im Jahre 1666 waren $^3/_4$ des Kapitals der Amsterdamer Börse im Ostsee-Handel angelegt. Nächst diesem spielte die Heringsfischerei in der Nordsee die Hauptrolle. Ihr standen 1634 zur Verfügung 2500 Schiffe mit 75 000 Last. Und darüber hinaus lockte der Walfischfang nach den Gewässern des Nordens, unschätzbar als die hohe Schule für das Schiffsvolk. Zum Mittelmeer nahmen die holländischen Beziehungen einen mächtigen Aufschwung durch Antwerpens Fall und trotz des Krieges mit Spanien. 1591 gingen 400 holländische Schiffe mit Korn uach dem Mittelmeer, es war allerdings hier große Theuerung. Für 1634 werden als thätig im Mittelmeer-Handel, einschl. Spanien und Portugal, angegeben 1500 Schiffe mit 150 000 Last. Die Verdienste der Kaufleute und Rheder aus diesem Verkehr waren, ähnlich denen im indischen, enorm. Kolonialwaaren, Ostsee-Getreide, Nordsee-Heringe, holländische Manufakturwaaren fanden hier einen vorzüglichen Markt. Nur in Flotten zu 30 bis 40 Schiffen, jedes mindestens 100 Last groß und nach Vorschrift mit 16 bis 28 Geschützen armirt, durfte die Fahrt wegen der französischen und marokkanischen Seeräuber gewagt werden. Daß der Schaden durch diese Seeräuber zwischen 1641 und 1650 jährlich für Holland fast 1 Million Gulden betrug,

wirft doch auch ein Licht auf einen Handel, der solche Verluste ohne Störung tragen konnte.

Gerade diese Periode des 80 jährigen Ringens mit Spanien ist die Zeit der gewaltigsten Ausbreitung, der Höhepunkt der niederländischen Leistungen in Handel und Schifffahrt geworden. Nie wieder hat ein Volk ein so unzweifelhaftes Uebergewicht im Welthandel und in der Rhederei behauptet, wie die Niederlande gegen die Mitte des 17. Jahrhunderts. Und Colbert übertreibt vielleicht gar nicht, wenn er 4/5 der ganzen europäischen Marine den Holländern zuschreibt. Alle nationalökonomischen Schriften dieser Periode sind denn auch voll des Lobes über die Segnungen von Handel und Schifffahrt und vergessen nicht, unter den Gründen für diese wunderbare Blüthe auch das Vorhandensein einer tüchtigen, schlagfertigen Kriegsflotte hervorzuheben. Allerdings, nicht im Entferntesten würde der holländische Seehandel vermocht haben, sich zu solcher Ueberlegenheit emporzuschwingen, wenn nicht während dieser ganzen Periode mächtige Schlachtflotten und Kreuzer im Kanal vor den heimischen Küsten wie auf dem freien Ozean der Handelsflagge ruhmvoll die Bahn gebrochen hätten. Seine Weltstellung verdankte das niederländische Volk ganz ausschließlich den kühnen Wagnissen eines unvergleichlichen Menschenmaterials, der festen Ueberzeugung von der Nothwendigkeit einer großen Seerüstung, der schnellen und einmüthigen, ja begeisterten Schaffung einer solchen in Fällen der Gefahr. Dann drängte das seemännische Genie des Volkes zur That, und die Pieter, Heyn, Tromp, van Galen, de Ruyter, Jan und Cornelis Evertson u. A. führten die Flagge der Generalstaaten zum Siege auf allen Meeren.

Daß der Krieg zur See in allererster Linie ein wüster Kaperkrieg war, brachte es mit sich, daß noch 1587 die zwei größten Kriegsschiffe der Union nicht über 100 Last groß waren mit 95 Mann Besatzung und 16 Geschützen von zumeist ganz leichtem Gewicht. Die armirten Kauffahrer waren häufig wesentlich größer. Dagegen finden wir 1628 die Flotte in Stärke von 133 Schiffen, wovon weit über die Hälfte 100 bis 300 Last groß. Eine bedeutende Verstärkung erwuchs dieser heimischen Seemacht durch den mächtigen Schiffsbestand der beiden großen überseeischen Kompagnien. Unter ihnen

befanden sich solche von 400 bis 500 Last, die man in der regulären Flotte vergeblich sucht. In sehr wirkungsvoller Weise entlasteten sie dadurch, daß sie den Krieg aufs freie Meer hinausspielten, entweder die heimische Schlachtflotte, oder sie stellten in schwierigen Momenten ihre Kreuzer den Schiffen des Staates an die Seite, wie z. B. in der großen Seeschlacht gegen die spanische Armada vor den Downs 1639, die an Gefechtskraft der einzelnen Schiffe unzweifelhaft überlegen war und dennoch völlig zertrümmert wurde. Es war die moralische Ueberlegenheit der Niederländer, die diesen glänzendsten Sieg errang. Und erst diese furchtbare Schlacht verlieh der niederländischen Flotte jenes überlegene Selbstvertrauen, das vor keinem Feinde Halt macht, und der niederländischen Politik die schneidige Waffe, die sie mit demselben Vertrauen in den Erfolg fortan benutzte.

III. Der Verfall bis 1795.

Im Jahre 1648 ward zu Münster auch zwischen Spanien und den Niederlanden Frieden geschlossen. Der Krieg um Glauben und Freiheit war siegreich beendet. Was erwarteten die holländischen Regenten nicht erst Alles vom Frieden für die Blüthe des Handels! Fielen doch alle die Kriegslasten und ein großer Theil der Ausgaben für das Heer, zu denen sich der Kaufmann nur widerstrebend entschloß, hinweg. Wie unbequem diesen Kreisen schon längere Zeit der Krieg gewesen, das bezeugt ganz unzweideutig ein Wort de la Courts, des engen Freundes und politischen Vertrauten Jan de Witts: „Besser ein Friede mit Beschwerlichkeit, als ein Krieg mit eitel Gerechtigkeit.“ Ein anderer Freund variirte dasselbe Thema in dem bekannten: „Friede in unseren Tagen und Friede überall, weil unsere Kommerzien überall hingehen.“ Die Parole des Amsterdamer Welthandels betonte am schärfsten das: „Friede mit Jedermann, Friede um jeden Preis“. Unumwunden trat nach dem Friedensschlusse in den regierenden Kreisen die ängstliche Scheu vor Geldaufwendungen, die klägliche politische Feigheit hervor, die bisher noch immer durch die Kriegsbegeisterung der Massen zum Schweigen gebracht waren. In schimpflicher Friedensseligkeit suchte sich der holländische Kaufmann seinen Platz und sein Ansehen zwischen Nationen zu wahren, die zu Lande die eine, zur

See die andere nach der Weltherrschaft zu trachten begannen. Was wollten denn aber überhaupt seine Ansprüche auf Berücksichtigung seiner selbstgewählten Neutralität, auf ein Monopol der Beherrschung der Meere und des Kolonialhandels bedeuten, wenn seine elende Sparsamkeit, seine politische Unfähigkeit, besserer Einsicht unzugänglich, die Abrüstung durchsetzte? Die Festungsbarriere, die jetzt gegen Frankreich hätte schützen müssen, wie sie früher gegen Spanien das Bollwerk gewesen war, ließ man verfallen, trotz der drohenden Fortschritte des französischen Gegners. Aber noch blieb die Flotte zum Schutz gegen den Feind, den der holländische Kaufmann als seinen gefährlichsten Rivalen ansehen mußte, gegen England! Ja, die Flotte, dieser Grundpfeiler der ganzen Handelsblüthe, die Flotte, die ihm die Welt erobert hatte, die allein den sicheren Besitz des Welthandels und die freie Fahrt auf allen Meeren ihm gewährleisten konnte, diese Flotte ward ebenfalls vernachlässigt. Unglaublich erscheint es, mit welcher Kurzsichtigkeit Holland sich selbst dem Verderben auslieferte. Sogleich nach dem Friedensschlusse ward die Zahl der regulären Kriegsschiffe, die 130 bis 150 betragen hatte, herabgesetzt auf 40, die Mannschaft ward entlöhnt bis auf die gar nicht zu entbehrenden Menschen für die in Dienst bleibenden Schiffe, technische Verbesserungen unterblieben. Wozu auch Ausgaben machen? Man war ja Herr der Meere, man lebte ja in Frieden mit den Nachbarn! Viel kostbares Personal trat damals in fremde Dienste.

Allerdings wurde dem holländischen Kaufmann und dem Leiter des Staats Jan de Witt unbehaglich, wenn sich ihr Blick auf die emporstrebende Seemacht Englands lenkte, die nicht gewillt schien, ehrfurchtsvoll Halt zu machen vor holländischen Monopolen. Jetzt zerbrachen die alten Grundlagen des handelspolitischen Verhältnisses zwischen beiden Mächten.

Schon seit der Mitte des 16. Jahrhunderts hatte das englische Volk einen begeisterten Anlauf genommen, die See zu gewinnen, den eigenen Handel selbständig, unabhängig von fremder Vermittelung zu machen. Die trüben Zeiten der Stuarts brachten wieder Rückschritte in den auswärtigen Unternehmungen. Vergeblich erhob Sir Walther Raleigh seine mahnende Stimme, wies er zuerst seine Landsleute auf das holländische Vorbild hin. Erst lange nach seinem Tode reiften die Früchte seiner Wirksamkeit.

Dürftig sah es noch im Anfange des 17. Jahrhunderts mit der englischen Seeschifffahrt im Vergleich zur holländischen aus. Noch 1640 standen im Verkehr durch den Sund 1600 holländischen Schiffen 430 englische gegenüber, noch 1650 verhielt sich der holländische zum englischen Handel wie 5 : 1. Da erhielt der maritime Ehrgeiz der Nation seine Verkörperung in Oliver Cromwell. Die Navigationsakte ward 1651 erlassen. Zum Schutz und zur Hebung der englischen Seefahrt verbot sie den Zwischenhandel aller fremden Flaggen. Es war ein Schlag, dessen volle Wucht Holland traf. Wohl legten diese Prohibitivbestimmungen dem englischen Volksvermögen zunächst schwer empfundene Opfer auf; theuer mußte es jetzt im Inlande produziren, was es bisher vom Auslande mit Leichtigkeit bezogen hatte. 1653 war in England der Schiffbau, der in erster Linie durch die Akte gefördert werden sollte, um über 30 % theuerer wie vor dem Erlaß derselben. Die Matrosenlöhne stiegen dermaßen, daß der russische und grönländische Handel der Engländer vollständig an die Holländer verloren ging. Dennoch ward selbst bei der Restauration der Stuarts 1660 die Akte sogar noch erweitert, und schon 1669 ward sie von dem tüchtigen Nationalökonomen Child als die magna charta des englischen Seewesens gefeiert. Wenig später drückte der Großkanzler im Parlament das Endziel der britischen Herausforderung der Niederländer aus durch das brutale: Carthaginem esse delendam, und die Regierung schuf das Mittel, um diesem Worte Nachdruck zu geben und um den holländischen Welthandel durch einen britischen zu ersetzen, in tiefer Planmäßigkeit und zäher Energie: eine überlegene Kriegsflotte.

Auf die Navigationsakte, diese Vergewaltigung der holländischen Schifffahrt, antwortete Holland im Vertrauen auf seine krieg- und sieggewohnte Flotte mit Krieg. Und nun rangen die alte und die junge Macht des Welthandels in dreien der schwersten und blutigsten Seekriege (1652 bis 1654, 1665 bis 1667, 1672 bis 1674). Mit dem alten Löwenmuthe stritten die Holländer. Aber die holländischen Admirale selbst erhoben die gewichtige Stimme über die Minderwerthigkeit der eigenen gegenüber der englischen Flotte, die in fieberhafter Thätigkeit andauernd durch mächtige Schiffe verstärkt ward.

Aufs Schwerste rächte sich nun an der Nation die Knauserei des herrschenden Regiments. Die nieder-

ländischen Schiffe waren kleiner, schwächer armirt, unvollständig ausgerüstet und bemannt. Die Flotte war nicht mit fortentwickelt, den gestiegenen Anforderungen des Seekriegs, der Verstärkung der fremden Marinen entsprechend. Und die Versuche der Niederländer, während dieser Kriegsperiode das Versäumte nachzuholen, waren insofern erfolglos, als auch England unablässig seine Flotte verbesserte. Ein kurzer Blick auf die beiderseitigen Flotten wird das erläutern:

die englische 1653: 131 Linienschiffe, davon 26 zu 700 bis 200 Mann Besatzung und zu 104 bis 50 Kanonen,

die holländische 1654: 101 Linienschiffe, davon nur ein einziges mit 120 Mann und nur 10 zu 50 bis 60 Geschützen.

Die englische 1665: 109 Linienschiffe, davon 50 bis 60 zu 700 bis 200 Mann, 34 zu 100 bis 50 Kanonen,

die holländische 1665: 103 Linienschiffe, davon 63 zu 400 bis 200 Mann, 37 zu 78 bis 50 Kanonen.

Aber die anscheinenden Fortschritte der holländischen Armirung dürfen nicht täuschen: Von den holländischen Geschützen sind die schwersten zu 36 Pfund sehr spärlich vorhanden, die nächstgrößten von 24 Pfund auch nicht häufig. Von beiden Sorten verfügte die Flotte nur über 92 Geschütze. Die britische Flotte dagegen führte 452 Geschütze zu 42 bis 24 Pfund, wovon allein 78 zu 42 Pfund!

Wenn die niederländische Flotte in diesen drei Kriegen die See sogar mit Ehren noch behauptet hat, so dankte die Nation dies der unverwüstlichen, überlegenen seemännischen Fähigkeit der Mannschaften wie ihrer Führer Tromp und de Ruyter. Aber gleichwohl ward die Leistungsfähigkeit des Volkes erschöpft, ohne daß es doch die Versäumnisse im Seewesen nachzuholen und die Engländer zu zwingen vermochte, ihre Forderungen zu mildern. Die Navigationsakte mußte es anerkennen, es mußte der britischen Flagge den Gruß auf den Meeren zugestehen, es mußte auf seine nordamerikanische Kolonie verzichten. Trotz der niederländischen Heldenthaten zur See stand es 1674 fest, daß die erste Seemacht der Welt fortan England hieß.

Als beim Ausbruch des dritten Seekrieges mit England feigste Angst die haltlose Unmännlichkeit des herrschenden Regiments offenbarte, als Jan de Witt in kriechender Demuth

England zu beschwichtigen suchte, da gerieth wohl das Volk in furchtbarste Erregung, zerfleischte die beiden Brüder de Witt und rief den letzten Oranier an die Spitze des Staats. Als er 1689 den englischen Thron bestieg, kamen die Niederlande bis 1702 in eine Union mit ihrem gefährlichsten Rivalen, von welcher nur England die Vortheile erntete. Von 1660 bis 1715 verdreifachte sich nahezu die englische Kriegsflotte, die niederländische zeigte schon 1691 keine Fortschritte gegenüber dem Bestand an regulären Schiffen in der Kriegszeit, dagegen schon bis 1706 ein Zurückgehen der großen Linienschiffe zu 94 bis 50 Geschützen von 44 auf 30 Schiffe und der Gesammtbesatzung der Flotte von 16 000 auf 11 500 Köpfe. Das war die Antwort auf den Rath eines Einsichtigen, der noch 1689 die Nothwendigkeit einer Flotte, die der englischen die Stange halten könne, dringend betont hatte. Resignirt machte derselbe Mann das Eingeständniß, daß der ganze Handel und Fischfang der Niederländer von Englands Freundschaft abhänge.

Dahin war es gekommen, so tief gesunken war in wenigen Dezennien das Heldenvolk des spanischen Krieges, das groß geworden war durch seinen Kampf um die Herrschaft auf den Meeren. So verständnißlos legte es die Hände in den Schoß, ließ es seine Flotte verfallen und sah zu, wie der englische Rivale die seinige dauernd vermehrte, wie sein Handel und seine Schifffahrt die Niederländer aus den wichtigsten Erwerbszweigen zu verdrängen begann, wie Frankreich und andere Staaten durch Zolltarife und Ausfuhrverbote auf Rohstoffe Schlag auf Schlag dem Handel, der Industrie, der Schifffahrt Hollands zufügten, wie Frankreich seinen Ansprüchen auf die suveräne Beherrschung des Mittelmeeres Nachdruck verlieh, wie Ostsee- und Mittelmeer-Mächte den holländischen Verkehr unermeßlich schädigten. Und doch wußte man hier sehr gut, daß die Niederlande unmöglich fortexistiren konnten, wenn ihrer Flagge nicht die Achtung des Auslandes, ihrem Handel nicht die auswärtigen Absatz- und Bezugsländer gewahrt blieben!

Die politische Geltung der Niederlande war in unaufhaltsamem Verfalle. Als mit Wilhelms von Oranien Tode die Union mit England zerriß, da klammerten sie sich gleichwohl ängstlich an die Freundschaft Englands, um in

englischem Schutze Störungen ihres Handels durch andere Mächte zu vermindern. Immer kläglicher ließ man die Wehrkraft des Landes verfallen, ja, 1757 entblödete sich der Staatsrath der Union nicht, ein Gutachten abzugeben, dahin lautend, daß die Republik ihre Kriegsflotte auflöse und es den Kauffahrern überlasse, sich selbst zu schützen. Der sinkenden politischen und militärischen Bedeutung der Niederlande folgte allmählich, aber unabwendbar der Verlust des Handels auf dem Fuße. Wie sollte sich auch das Vertrauen in eine Schifffahrt erhalten, auf deren Beschirmung der Staat selber verzichtete! Dagegen zeigte sich England in stetig wachsendem Maße im Stande, seine Handelsflotten mit den auch im 18. Jahrhundert noch unentbehrlichen starken Convoys zu versehen. Jetzt in ihrer haltlosen, selbstgeschaffenen Schwäche zeigten die Niederlande die größten Sympathien für die Ausbildung eines Seerechts, wovon sie in den Zeiten ihrer eigenen Seeherrschaft nie viel hatten wissen wollen. Immer lebhafter suchten sie dem Grundsatze: „frei Schiff frei Gut" Geltung zu verschaffen. Vergeblich; weil die Niederlande ihren Wünschen und Ansprüchen nicht mehr mit gewappneter Faust Nachdruck zu geben wagten, mußten sie demüthig ihr Schicksal aus der Hand der seemächtigen Nationen erwarten und schweigend die Kapereien der Freunde wie der Feinde dulden.

So begann im Verlaufe des 18. Jahrhunderts der Seehandel, als sich ihm das Ausland verschloß und der heimische Staat ihm keine Sicherheit und Anerkennung seitens der anderen Mächte zu erzwingen wagte, die Niederlande zu fliehen. Hatte sich der holländische Handel zum englischen 1650 wie 5 : 1 verhalten, so war das Verhältniß hundert Jahre später wie 6 : 7 und, nach furchtbarem Kriege und dem Aufkommen der neuen Maschinengewerbe, 1792 nur noch wie 2 : 5. Der Rückgang der Industrie war beispiellos. Die großen überseeischen Handelskompagnien verfielen durch die Verrottung ihrer Verwaltung, die Konkurrenz der Engländer und die Schutzlosigkeit der Schifffahrt gegen Kaperei. Der tüchtige Luzac der 1778 sein Buch über „Hollands Rykdom" schrieb, nannte als eins der allergrößten Uebel, als eine Hauptursache des Verfalls der holländischen Handelsmacht und Seegewalt die unzeitgemäße Sparsamkeit für Heer und Flotte, die in den Zeiten des städtisch-kaufmännischen Staats-

regiments immer am schlimmsten gewesen sei. Wohl traten gewichtige und einsichtige Urtheile auch sonst hervor und auch sie sprachen beredt und überzeugend, daß mit dem alten Schlendrian in der Heimath und in den Kolonien gebrochen werden müsse, daß man die Hände nicht in den Schoß legen und verzweifeln dürfe. Nur gering veranschlagten sie noch die seemännische Tüchtigkeit des Volkes. Sie empfahlen für Seewesen und Schifffahrt sich Raths zu erholen in der ausländischen Litteratur und Seemannsschulen zu gründen. Umsonst; auf keinem Gebiete zeigt sich ein praktischer Erfolg aller dieser Vorschläge, und plötzlich war jede Reform verspätet: die Nation stand vor ihrem schwersten Kriege.

Im Jahre 1775 begann die Erhebung Nordamerikas gegen die englische Herrschaft. In den Niederlanden war die Begeisterung groß für die Tapfern, die gegen die englischen Heere für Freiheit und Vaterland fochten. Eigenmächtig schloß Amsterdam 1780 mit der jungen Union der amerikanischen Staaten einen Handelsvertrag ab. Waffensendungen gingen aus den Niederlanden an die Aufständischen. Die englische Regierung führte Beschwerde, das englische Volk gerieth in ungeheure Erbitterung. Mit frivolem Leichtsinn wurde die Kriegserklärung Englands herausgefordert, und sie erfolgte schnell, ehe noch die Niederlande Rückhalt suchen konnten an der eben gegründeten bewaffneten Seeneutralität der nordischen Mächte. Wo aber waren die Waffen, mit denen Holland den großen Worten auch Thaten hätte folgen lassen können; wo war die Flotte, die allein gegen solchen Gegner hätte Schutz gewähren können? England führte den Krieg mit der ganzen Wuth, die seine Mißerfolge jenseits des Ozeans im Volke angesammelt hatten. Was die Holländer noch an Welthandel besaßen, ward vernichtet. Ihre Handelsmacht erhielt den tödlichen Stoß, die Kolonien wurden fast sämmtlich erobert, ihre Schiffe massenhaft gekapert, unermeßliche Beute ward von den Engländern gemacht. In kürzester Zeit war das Land in das furchtbarste Unglück gestürzt, die Verluste für das Nationalvermögen waren nicht wieder gut zu machen.

So schrecklich rächte sich an Holland die bodenlose Vernachlässigung seiner Seerüstung, die vier Generationen lang systematisch betrieben worden war. Von 1795 bis 1813 stand die Republik unter der Herrschaft Frankreichs. Der englisch-

französische Krieg seit 1803 und vollends die Kontinentalsperre vollendeten die Vernichtung des holländischen Seeverkehrs. Zwar gab der allgemeine europäische Friedensschluß 1814 den Niederländern die werthvollsten indischen Kolonien zurück, stellte die Selbständigkeit des Staats wieder her; aber Lebenskraft und Seegeltung des Volks blieben gebrochen.

Der unselige Glaube, ungestraft in Friedenszeiten zu Lande und zur See sich der Sorge um die Kriegsmacht entschlagen, die Mittel zur Sicherstellung des Staats und seines Handels vernachlässigen zu dürfen, dieser Glaube seiner Machthaber brachte Holland im achtzehnten Jahrhundert an den Rand des Verderbens; er lieferte die Errungenschaften von Jahrhunderten emsiger, ja fast beispielloser Arbeit des Volkes der Vernichtung durch seemächtigere Gegner aus; er führte den Zusammenbruch der politischen Machtstellung des Staates herbei.

Die Entwickelung der skandinavischen Völker als Seemächte.

Mit vollster Rüstigkeit traten die Nord-Germanen als seemächtige Völker in das Licht der Geschichte. Nicht nur die Meere des nördlichen Europas wurden von ihren schnell bereitgestellten, leicht beweglichen großen Volksflotten beherrscht. Dänen und Schweden können als typisch gelten für die Behandlung der Seewehrfrage überhaupt. Ungemein klar und rein prägen sich in der Geschichte beider Völker feste Ideenrichtungen aus, die für beide in ihrem Verhältniß zur See maßgebend geblieben sind. Welcher Art die leitenden Kräfte bei beiden gewesen, welchen Einfluß sie geäußert haben auf die Machtstellung dieser Staaten überhaupt im Verlauf ihrer Geschichte, das soll im Folgenden kurz hervorgehoben werden.

I. Die Volksflotten und ihr Verfall bis zum 16. Jahrhundert.

Dänemark mit seiner unverhältnißmäßig großen, reich gegliederten Küste, Norwegen mit seiner mächtigen Fjordküste, Schweden mit seiner Schärenküste, alle drei Länder sind innig verflochten mit dem Meere. Mehr aber Dänemark und Norwegen wie Schweden, das zugleich weite Binnenlandschaften umfaßt und dessen Küsten die Gunst natürlicher Häfen nicht in demselben Maße gewähren, wie jene.

Begabung und Tüchtigkeit in seemännischen Dingen aber zeichneten in ältesten Zeiten alle Skandinavier aus. Als furchtlose Seeräuber plünderten sie von Meer zu Meer, von Küste zu Küste und trugen in kühnsten Fahrten den Schrecken ihres Namens über Europas Gewässer bis in den fernen Osten des Mittelmeeres, wo sie sich wiederum berührten mit den Skandinaviern, die durch Rußland vordringend das Schwarze Meer als Feld ihrer Thätigkeit erwählten. Kein Volk kam ihnen gleich an Tüchtigkeit und Gewandtheit im Seewesen vom 9. bis 11. Jahrhundert. Nur die mächtigen Kriegsschiffe des alten byzantinischen Kaiserreichs mit ihrer überlieferten Taktik des Seekrieges blieben ihren breiten, flachen Fahrzeugen im Schwarzen Meere überlegen.

Gliederung und Verwaltungsorganisation der drei skandinavischen Völker beruhten auf einer Verfassung, die zuge-

schnitten war recht eigentlich auf den Seekrieg. Auf der Gesammtheit der freien Grundeigenthümer lastete die Gestellung von Schiffen und Mannschaften. Jedes Schiff umfaßte einen festen Bezirk der dazu Beitragspflichtigen. Er hieß nach seiner Bestimmung, Schiffland in Dänemark, Schiffrhede in Norwegen, Scheppslag in Schweden. Er mußte je ein Schiff mit der erforderlichen Mannschaft, deren Bewaffnung und Proviant zum Seedienste stellen. Jedem Schiffe setzte der König den Befehlshaber, der nach seinem wichtigsten Geschäfte Steuermann hieß und eine Vorzugsstellung auch an Landbesitz genoß. Bau und Ausrüstung seines Bezirksfahrzeuges hatte er zu überwachen. Die Auswahl der Dienstpflichtigen oblag ihm und zwar nach Bestimmungen, die den Vermögenden zu Gunsten des Unvermögenden mehr belasteten. Die Grundlage dieses ganzen, auf die allgemeine Pflicht des freien Volksgenossen zur Seewehr gegründeten, nach weisen Gesichtspunkten umsichtig geordneten Systems aber ist die Bestimmung: Schiffland darf nicht vermindert werden. In diesem Fundamentalsatze drückt sich die vollste Ueberzeugung von der Nothwendigkeit einer möglichst großen schlagfertigen Seewehr aus.

Wenn in Norwegen der Alarmbrand von Punkt zu Punkt die weite Küste entlang flog, dann war in sieben Tagen das ganze Land aufgeboten und schwammen die Langschiffe auf dem grünen Wasser. Ihrer 292 stellte die Schiffsliste in dem Gesetze König Hakons des Guten als Landesaufgebot fest, jedes von 20—25 Ruderbänken, die ganze Flotte also mit einer Besatzung von fast 13 000 Ruderern, und wesentlich stärker wird die Gesammtbemannung überhaupt nicht gewesen sein. Dazu kamen Schiffe des Königs, der königlichen Lehnsleute, der Städte, so z. B. stellte Bergen zwei Zwanzigbänker.*)

---

*) Vergl. darüber Dahlmann, Geschichte von Dänemark. I. 1840; einzelne Angaben über die Stärke nordischer Flotten, das. III. S. 50 ff. über die Wehrverfassung Dänemarcks, II. S. 312 ff. Norwegens. Ueber Schweden außerdem Hildebrand, Sveriges Medeltid II. 1898, S. 863 ff., wozu auch Geijer, Geschichte Schwedens, I. 1832, S. 68 ff. — Ueber die im Folgenden angedeuteten Wandlungen in der Seekriegsverfassung vergl. außerdem Erslev, Valdemarernes Storhedstid 1898 und ders.: Formation de la noblesse danoise (i Uversigt over det kgl. danske Videnskab. Selssk. Forhandl. 1897). No. 5. S. 237 ff.

Gegenseitige Bedrohungen und die Angriffe der wendischen und esthinschen Seeräuber haben die Ausbildung dieser Seekriegsverfassung bei den drei skandinavischen Völkern befördert. Bewährt hat sie sich, so lange sie undurchbrochen war, ausgezeichnet. Die Aufrichtung der dänischen Herrschaft über England, Norwegen, die Oder-Mündungen und Samland war nicht möglich ohne Flotten, die genügende Menschenmassen mitführen konnten. Für die Expeditionen der Jahre 1015, 1016, 1040 läßt sich feststellen, daß die dänischen Schiffe durchschnittlich 80 Mann faßten. Das war viel gegen die frühere Zeit, und Dänemark kehrte auch nach dem Schlusse der großen Expansionsbewegung wieder zurück zur Verwendung kleinerer Schiffe. Damals wandte Dänemark sein politisches und kriegerisches Antlitz für die Folgezeit der Ostsee zu. Aus langer Erschlaffung weckten seit 1157 die großen Waldemare ihr Volk und lenkten seine Kräfte über See zu neuen Eroberungen, 1168 ward Rügen erobert, 1196 das ferne Esthland. Die Schweden begannen seit Mitte des 12. Jahrhunderts sich Finlands zu bemächtigen.

Aber die neue Glanzzeit dänischer Eroberungen pflanzte die Keime zum Verfall der alten Bauernflotte, der alten Seekriegsverfassung. In den drei skandinavischen Völkern fielen die alten Grundlagen und Bedingungen des Seewesens seit dem 12. Jahrhundert inneren, sozialen Wandlungen zum Opfer. Der Grundpfeiler, auf dem Alles beruhte: Schiffland darf nicht vermindert werden, gerieth ins Wanken, brach schließlich zusammen. In den Händen der Geistlichkeit und des entstehenden Adels konzentrirte sich allmählich immer mehr Schiffland, und das Königthum that das Seine in vollstem Maße, diese Entwickelung zu fördern. Durch Privilegirung und offene Weigerung machten die neuen und führenden Mächte des Völkerlebens ihren Besitz unabhängig von den Lasten der Landesvertheidigung. Waldemar Atterdag von Dänemark scheint das Unheil, das der Seegeltung seines Volkes drohte, erkannt zu haben, wenn er in dem wohlgeschützten Wordingborg Mitte des 14. Jahrhunderts eine stehende Matrosentruppe und einen Reichskriegshafen schaffen wollte. Von den anderen Herrschern des Nordens ist gar nicht erst der Versuch gemacht worden, der gefährlichen Entwickelung Einhalt zu thun.

Aber was bedeuteten die wenigen Schiffe des Adels gegenüber den alten Bauernflotten? Wohl wurden gelegentlich durch Ueber-

rumpelung Erfolge erzielt, so von den Dänen 1361 mit der Eroberung Gotlands und Wisbys, 1362 mit der Vernichtung der von Mannschaften fast entblößten Flotte der wendischen Städte vor Helsingborg, 1427 mit der Wegnahme der preußisch-livländischen Baienflotte im Sunde. Aber dem geschlossenen Auftreten der Hansestädte oder auch nur der wendischen Städte gegenüber vermochten die nordischen Flotten die See nicht zu behaupten. Die Instruktion an die hansischen Flottenführer im Kriege 1368 lautete auf Abfangen und Versenken der feindlichen Schiffe; die Blockade Dänemarks und Norwegens gelang so vollständig, daß schon Ende 1369 Dänemark zu völliger Unterwerfung unter den Willen der deutschen Städte bereit war, daß das verbündete Norwegen sogar noch 1368 zum Stillstand gezwungen worden war. Allerdings war Norwegen ohnehin wirthschaftlich abhängiger vom deutschen Kaufmann. Schon die Handelssperren der wendischen Städte gegen Norwegen 1284 und 1294 hatten das schlagend bewiesen.*)

Der Verfall der nordischen Völker als Seemächte vom 12. bis 16. Jahrhundert war vollständig, ihre alte zwar schwerfällige, doch wohlgeordnete und leistungsfähige bäuerliche Seewehr ward vergewaltigt durch Königthum, Adel und Geistlichkeit, die den Völkern keinen Ersatz für das Entrissene von sich aus boten. Die wachsende Schwäche zur See aber hatte auch den schnellen Zusammenbruch eines blühenden Seehandels zur Folge. Der deutsche Kaufmann und der deutsche Schiffer rissen den Seehandel der drei nordischen Völker im 13. und 14. Jahrhundert so gut wie vollständig an sich, sie vermittelten den Verkehr zwischen England und Norwegen, der noch Ende des 13. Jahrhunderts lebhaft von Norwegern betrieben worden war, sowie zwischen Dänemark und Schweden einerseits, Westeuropa und Rußland andererseits, in dem noch im 13. Jahrhundert Russen und Skandinavier eine nicht unbedeutende Rolle gespielt hatten. Sie machten sich zu Herren speziell nordischer Erwerbszweige und nisteten sich tief im Binnen- und Kleinhandel der Nordländer ein. Zu Zeiten fast konkurrenzlos, beherrschte der hansische Handel die nordischen Völker, eine mächtige eigene Rhederei zu friedlicher wie kriegerischer Verwendung stand hinter

*) Ueber diese Kriege vergl. die betr. Kapitel bei Schäfer. Die Hansestädte und König Waldemar. 1879.

ihm. Vollständig überwältigt, mied die alte nordische Seetüchtigkeit die Meere.*)

Und überdies rieb sich die Kraft der Völker, seitdem Margrethe von Dänemark 1397 den Plan der skandinavischen Union mit dänischer Vorherrschaft verwirklicht hatte, länger als vier Generationen in den schwersten inneren Kämpfen, in fast unablässigen Kriegen zwischen Dänemark und Schweden auf.

Der Verfall der Seemacht, der schwere innere Hader, beide Umstände bewirkten eine wirthschaftliche und politische Beherrschung des Nordens durch Lübeck und seine Nachbarstädte, die einzig dastehen dürfte. Es war ein wunderbarer Moment, als im September 1524 der lübische Bürgermeister Thomas v. Wickede in Malmö gewissermaßen die Kronen des Nordens an Gustav Wasa und Friedrich v. Holstein austheilte und von ihnen das umfassendste Handelsmonopol für seine Vaterstadt davontrug.**)

Aber diese Selbstentmündigung des Nordens war zu unerhört, als daß sie lange hätte bestehen können. Dänen und Schweden machten alsbald Front gegen das Uebergewicht Lübecks, und die Holländer halfen ihnen mit allem Hasse, den eine anderthalb Jahrhunderte lange Bekämpfung ihrer Konkurrenz durch Lübeck angesammelt hatte. Die Folge war die unheilvolle Niederlage des lübischen Geschwaders an der fünenschen Küste 1535 durch die Flotte der Gegner unter dänischer Führung und der Wiedereintritt der skandinavischen Staaten Dänemark-Norwegen und Schweden in die Zahl der seemächtigen und Seehandel treibenden Nationen. In zielbewußter Gesetzgebung entwickelten seit Christian III. die Herrscher in Dänemark-Norwegen die Verselbständigung und Leistungsfähigkeit eines heimischen Bürgerthums, anknüpfend an die Versuche, die schon König Erich der Pommer und dann die Könige Hans und Christian II. gemacht hatten. Aehnlich war die innere Politik der ersten schwedischen Herrscher des

---

*) Wegen Norwegens vergl. die eingehenden Untersuchungen von Alex. Bugge: Gotländingernas Handel paa England ooj Norge omkr. 1300, und: Handelen mellem England og Norge, beide i. d. Norsk hist. Tidsskr. 3. R. V. 1899 S. 145 ff., bezw. IV. 1898 S. 1 ff., ferner von dems.: Studios over de norske byers Selvstyre og Handel för Hanseaterner Tid 1899.

**) Schäfer, Der Kampf um die Ostsee im 16. u. 17. Jahrh. i. der histor. Zeitschr. 83, S. 427.

Hauses Wasa.*) Bald zeigten sich dänische Handelsschiffe in Ost- und Westeuropa, langsamer folgten schwedische. Die Skandinavier begannen wieder heimisch zu werden auf den Meeren. Und dem Aufschwunge der friedlichen Beschäftigungen und Fähigkeiten folgte zu Schutz und Erweiterung derselben die Schaffung berufsmäßiger, wehrhafter Kriegsflotten auf dem Fuße. Wie aber pflegten jetzt beide Staaten die von der Bevölkerung endlich wiedergewonnene Fühlung mit der See?

II. Dänemark und Schweden im Kampf um das Dominium maris Baltici bis 1721.

Mit dem Schlusse der Unionszeit, die 1520 mit dem Stockholmer Blutbade und dem Aufstande der Schweden gegen die Dänen endete, ließ Dänemark den einen Anspruch fallen, den Saxo, der nationale Geschichtschreiber des ausgehenden 12. Jahrhunderts ihm als Ziel seines Strebens hatte zuschreiben können: die Herrschaft zu Lande. Schwedens nationale Selbstständigkeit ward durch Gustav Wasa so fest begründet, daß Dänemark von einem großen Skandinavien unter seiner eigenen Herrschaft nicht mehr träumen konnte. Um so nachdrücklicher nahm es dafür das Streben nach dem anderen von Saxo charakterisirten Ziele wieder auf: Herrschaft zur See. Mit Sicherheit begriff es, daß seine geographische Lage, seine maritimen und merkantilen Interessen politische Geltung nur fordern konnten, wenn eine Seemacht zu ihrer Vertretung dahinterstand, daß eine Landmacht nur zur Vertheidigung der Grenzen vorhanden zu sein brauchte, daß eine starke Flotte die eigentliche politische Waffe des Staates sein mußte. Mit unerschütterlicher Konsequenz ist Dänemark dieser Ueberzeugung und ihrer praktischen Verwirklichung getreu geblieben zum größten Segen für Land und Volk.

Anders lagen immerhin die Voraussetzungen für die Entwickelung einer schwedischen Seemacht. Erobernd dehnte Schweden seine Herrschaft über Finnland aus und immer weiter nach

---

*) Waitz, Lübeck unter Jürgen Wüllenweber und die europäische Politik. 1856. II. S. 238 ff. III. S. 337, 346 ff. Schäfer i. d. hist. Zeitschr. 83, S. 428 ff.

Süden in Kämpfen mit Russen, Polen, Deutschen. Aus seinen Landkriegen erwuchs ihm in Siegen und Niederlagen der unvergängliche Ruhm, ein Menschenmaterial zu besitzen, unbesiegbar an Kühnheit, Kraft und Ausdauer. So wurde das schwedische Volk durch seine Eroberungspolitik ein Volk des Landkrieges; nicht das Interesse an seiner Machtstellung zur See, an seemännischer Schulung auf den Meeren ward als vorherrschend, ja keineswegs auch nur als gleichberechtigt anerkannt. Während es sich begeisterte an den Erfolgen seiner Landarmee, blieb es innerlich theilnahmslos dem Seewesen gegenüber. Und doch hätte gerade Schweden die Nothwendigkeit einer starken Flotte von Fall zu Fall durch die nächstliegenden Erfordernisse begreifen können. Seine neuen Eroberungen an der Ost- und Südküste des Baltischen Meeres waren sämmtlich überseeische. Nur auf dem Seewege waren sie schnell und leicht zu erreichen. Nur wenn die See für Schweden frei war, wenn die schwedischen Transportflotten unter dem Geleite starker Schlachtflotten unangefochten von einem seemächtigen Feinde das Meer durchqueren konnten, um die Landarmee aus dem Stammlande nach Finland, Livland oder Pommern zu werfen, nur dann konnte der Besitz der wichtigen überseeischen Provinzen für Schweden als gesichert gelten. *Eine starke Kriegsflotte war für Schweden von dem Augenblicke an, wo es seine weltgeschichtliche Laufbahn betrat, nicht minder unentbehrlich wie sein herrliches Landheer.*

Gustav Wasa hatte es in den Anfängen seiner Thätigkeit aufs Schwerste durchkosten müssen, was es hieß, keine Flotte zu besitzen. Die dänische Flotte beherrschte die See und die schwedischen Küsten, deckte den Besitz Stockholms, und Lübeck ließ sich die Hülfe seiner eigenen Flotte von *Gustav* theuer bezahlen, so theuer, daß er es im Staatsinteresse schon bald unmöglich fand, den eingegangenen bezw. aufgezwungenen Verpflichtungen gegen Lübeck noch fernerhin gerecht zu werden.*)

Von Anfang an hatte der König an der Schaffung einer eigenen Kriegsflotte gearbeitet. Einen Haufen Schärenboote und anderen Plunder, daraus er weder Trost noch Hülfe schöpfen könne, hatte er nach seinem eigenen Geständnisse bei seinem Regierungsantritte im Lande vorgefunden. Noch

*) *Geijer*, Gesch. Schwedens II. S. 28 ff., 39 f., 77.

Christian II. hatte es bei der letzten Unterwerfung Schwedens in erster Linie auf die Wegnahme der schwedischen Schiffe abgesehen gehabt. Von Lübeck hatte Gustav seine ersten Schiffe gekauft, selbst Schiffsführer und Schiffszimmerleute mußte er aus dem Auslande, aus Holland meistens, heranziehen, so vollständig lag in Schweden jede höhere modernere Betriebsamkeit im Seewesen darnieder. Die Eichenwälder des Reichs wurden in Staatsschutz genommen, die Bürgerschaften der Städte wurden angewiesen, gute eichene Schiffe zu bauen, damit sie auch zu Kriegszwecken verwendet werden könnten. Bei Westerwik ward die erste Schiffswerft angelegt. Als Gustav Wasa 1560 die Augen schloß, hinterließ er eine Kriegsflotte von 23 Schiffen im Stockholmer, 6 im Kalmarer Hafen, dazu eine Schärenflotte von Booten, die von unvergleichlichem Werthe für die Vertheidigung der heimischen, klippen- und untiefenreichen Küsten, wie für Angriffe auf diejenigen des Finnischen Busens sein konnte.*) Gustavs Sohn, der heißblütige, begabte Erich XIV. wandte noch weit entschiedener wie der Vater seine Sorge der Flotte zu.

Die Nothwendigkeit einer solchen und die Gelegenheit, die junge Wehr zu erproben, boten sich schnell. Ende der 50er Jahre des 16. Jahrhunderts brach der livländische Ordensstaat zusammen, Schweden, Rußland, Polen, Dänemark suchten das Erbe an sich zu reißen. Reval fiel in schwedische Hände, die wichtige Insel Oesel in dänische. Auch hier im fernen Osten stellte sich Dänemark hemmend der schwedischen Machterweiterung entgegen. Und groß waren auch sonst die Reibungsflächen zwischen beiden Mächten, eigentlich an allen Grenzen vorhanden. Ein Kampf um die Vorherrschaft in der Ostsee war unabwendbar. 1563 brach er aus. An die Seite Dänemarks trat Lübeck, tief erbittert über Schweden wegen der Vergewaltigungen seines russischen Handels; die zwei ersten Seemächte der Ostsee standen im Bunde gegen die junge schwedische Seemacht und sie besaßen die Herrschaft über die Zugänge zur Ostsee, waren also in der Lage, Schweden, das

*) Vergl. i. A. für dies und das Folgende, die spez. die Flotte betreffenden Angaben Gyllengranat, Sveriges Sjökrigs Historia 1840 I. S. 97 ff., ferner das Werk von Zettersten: Svenska Flottans Historia åren 1522—1634, 1890, dazu aber die ausführliche kritische Besprechung dieses Buches von Hammarskjöld i. d. Svensk Hist. Tidsskr. 11. 1891, S. 319—354, wo im Anfange auch über andere Litteratur zur schwedischen Flottengeschichte orientirt wird.

keine direkte Verbindung mit der Nordsee und Westeuropa besaß, nothwendige Zufuhren abschneiden zu können.

So richtete der König alles Bemühen darauf, sein schwerbedrohtes Reich widerstandsfähig zu machen gegen die übermächtigen Feinde. Fieberhafte Thätigkeit entfaltete er in seiner Sorge für die Verbesserung und Vermehrung seiner Flotte, und bald konnte er von sich sagen, daß er so gut wie allein seine Flotte ausgerüstet und kriegstüchtig gemacht habe. Freilich nicht 80 Schiffe, wie er gehofft, aber doch immerhin die stattliche Zahl von 50 ging unter Claes Christersson Horns Befehl 1565 in See, und für die folgenden Jahre wurden die Rüstungen in noch weit größerem Maßstabe betrieben. Die Thätigkeit der Werften, — solche finden sich außer in Westerwik jetzt auch in Stockholm, Kalmar, Abo, Helsingfors, Wiborg, Elfsborg, — ist aufs Höchste angespannt. Rastlos arbeiteten die von Gustav angelegten Pulvermühlen. Der König selbst machte sich soweit zum Kenner des Schiffbaues, daß er den auswärtigen Meistern die Modelle vorschrieb, die Bauinstruktionen ertheilte. Kaum mindere Sorge verwendete er auf sein Geschützwesen. Möglichst viel Artillerie an Bord jedes Schiffes zu haben, war damals ein Hauptbestreben jeder Seemacht. Von den 8000 Stück Geschützen, die Schweden besaß, befanden sich allein 2500 auf der Flotte. Dabei herrschte allerdings regellose Mannigfaltigkeit in den Geschützarten, z. B. führt die Flottenartillerie-Matrikel von 1568 an Bronze- und Eisengeschützen je neunzehn bis zwanzig Sorten auf! Die große schwedische Flottenvermehrung machte die Anwerbung ausländischer Matrosen, die Aushebung einheimischer aus den Küstenlandschaften nothwendig. Jedermann in Schweden fürchtete Blockade und Hungersnoth. Der König beschwichtigte mit dem Hinweis: „Wir haben gottlob solche Macht in der Ostsee, daß wir selbst einführen können, was das Reich braucht.“ Und der Verlauf des Krieges gab ihm Recht und bestätigte glänzend des Königs Ansicht, daß eine starke Kriegsflotte eines Landes der beste Schutz seines Seehandels ist. Die Blockade der schwedischen Küsten gelang dem Gegner nicht.*)

*) Vergl. die entsprech. Partien der auf S. 175 aufgeführten Werke: im Besonderen über diesen Krieg, in dem sich die Flotten der neuen nordischen Seemächte, mit der dänischen im Bunde die lübische, maßen Westling, det nordiska Sjuårkrigets Historia i. d. Histor. Bibliothek, Hg. Silfverstolpe, VI. 1879, S. 421 ff., VII. 1880, S. 41 ff.

Was Erich XIV. für die Hebung der Seegewalt seines Volkes leistete, das ist für die Geschichte der schwedischen Seemacht unvergeßlich. Aber der König war mit seinem Eifer allein. Auf nur vier Augen stand seine Flotte. Als der heldenmüthige Reichsadmiral Claes Christersson Horn 1566 die seinen schloß und als König Erich geistesumnachtet 1567 den Thron verlor, da verschwand fast plötzlich wieder die schwedische Flotte von der See, zu deren Beherrschung sie einen so schnellen und erfolgverheißenden Anlauf genommen hatte. Es zeigte sich eben sofort, daß der König die Seele des Ganzen gewesen war. In die politisch führenden Schichten, geschweige denn in die breiten Massen des Volkes hatte die Einsicht von der unumgänglichen Nothwendigkeit einer starken Flotte nicht Eingang gefunden. Schon 1568 findet sich kaum noch eine Spur von der staunenswerthen Rüstigkeit, die Schweden in den frühern Kriegsjahren zur See entfaltet hatte. Als die Brüder nach des Königs Sturz die Regierung übernahmen und vollständig absahen von des Vorgängers Flottenplänen, da war die Nation auch damit schnell zufrieden. Was es zu rechtfertigen schien, daß die Sorge für die Sicherheit des Reiches der See ab- und dem fernen östlichen Festlande jetzt zugewendet wurde, das war die immer furchtbarer werdende Russen-Gefahr. Der Friede von Stettin, der 1570 den großen nordischen Krieg beendete, nahm Schweden die Sorge für den Seekrieg, gab ihm für andere Ziele freie Hand.

Alsbald ward die schwedische Seewehr vermindert und blieb fast drei Jahrzehnte lang der Leitung eines Mannes anvertraut, der auf alles Andere ein Interesse verwandte, nur nicht auf die Pflege und Förderung des ihm anvertrauten kostbaren Nationalschatzes, des Freiherrn Claes Fleming. Die Flotte versumpfte. Als Karl IX., der längst mit steigendem Unwillen dieser Verwahrlosung zugeschaut hatte, 1601 kurz nach seinem Regierungsantritt die Flotte musterte, fand er nur noch 20 meist kleinere, gebrechliche Kriegsfahrzeuge, schlechte, alte Segler, mangelhaft ausgerüstete Schiffe vor. Rein gar nichts war in der langen Zeit für die Flotte gethan worden!*)

Den Vortheil davon hatte Dänemark. Immer fester wurzelte seit dem nordischen Kriege in Dänemark die Ueberzeugung, daß dies Land zu einer Vormachtstellung in der Ost-

*) Vergl. die auf S. 175 gen. Werke.

see berufen sei. Und schnell erhielt sie die Verkörperung in dem ehrgeizigen, thatkräftigen Könige Christian IV., der seit 1596 ein halbes Jahrhundert lang seine Ansprüche auf ein Dominium maris Baltici für Dänemark vertrat. Erstrecken sollte sich dasselbe seiner Meinung nach auf die Gewässer zwischen Dänemark und den livländischen Küsten, wo Oesel der vorgeschobene Punkt dänischer Herrschaft war. Nach dieser Auffassung mußte der ganze Auslandsverkehr Schwedens durch dänische Gewässer gehen. Da brach 1611 der Krieg mit Schweden aus. Schweren Herzens schied Karl IX. aus dem Leben, und doch legte er voll Hoffnung die Zügel des bedrängten Reiches in seines jungen Sohnes, Gustav Adolfs Hände: „ille faciet!“ Das Unglück Schwedens in diesem Kriege gegenüber einer übermächtigen Flotte, der ein stattliches Landheer zur Seite trat, war vollständig. Parallel rückten Flotte und Landheer, sich gegenseitig ergänzend, nach Norden. Kalmar, der zweite Schlüssel des Reichs, fiel; Göteborg, die junge Schöpfung Karls IX., immer den Dänen ein Dorn im Auge, weil es den Außenhandel Schwedens von der Benutzung des Sundes und der Entrichtung des Sund-Zolles an Dänemark freimachen zu müssen schien, ward zerstört; auch das wichtige, benachbarte Elfsborg wurde genommen. Nirgends zeigte sich von der schwedischen Flotte eine Spur. Dänemark beherrschte die Meere und die schwedischen Küsten. Theuer ward der Friede 1613 schwedischerseits erkauft. Unter solchen Umständen war es nur das Festhalten an Ansprüchen, zu deren Durchsetzung jede reale Macht fehlte, wenn 1614 Schweden in seinem fünfzehnjährigen Bündnisse mit Holland und Lübeck den Vorbehalt machte: „unbeschadet der Hoheit und Herrschaft über die Ostsee.“*) Unablässig arbeitete Christian IV. weiter am Ausbau der dänischen Seemacht. Mit Stolz konnte er um 1630 feststellen, daß er eine der stärksten Kriegsflotten in Europa besitze. Fanden im Auslande größere Seerüstungen statt, deren Zweck man nicht kannte, so war die Flotte sofort klar zum Auslaufen. In Wahrheit übte Christian eine zeitlang ein vollständiges Dominium maris Baltici. Handel und Schifffahrt Dänemarks hoben sich ganz außerordentlich unter seiner Regierung.**)

*) Geijer, Geschichte Schwedens. II. S. 353 f. III. S. 91.

**) Vergl. zum dänischen Seewesen die entsprech. Partien bei Garde: Den Dansk-norske Sömagts Historie I. 1861. Zum Begriffe Dominium maris Baltici, Schäfer i. d. Hist. Zeitschr. 83, S. 435.

Gustav Adolf aber rechtfertigte seines Vaters Vertrauen. Als nächstes Erforderniß galt es ihm, die Russen von der Ostsee zurückzuweisen. Der Friede von Stolbowa 1617 brachte Schweden die Erwerbung von Ingermanland, und es war Gustav Adolfs größter Triumph, daß nun der russische Feind nicht mehr auch nur mit einem Boote zur Ostsee werde vordringen können. Nach diesem glücklichen Abschlusse begann er seine Aufmerksamkeit auch der Erhöhung der schwedischen Seestreitkräfte zuzuwenden. Sein Vorbild war die Stärke der dänischen Flotte. Schon 1631 verfügte er über 30 Kriegsschiffe, und in dieser Stärke blieb die Flotte fortan für längere Zeit. Sie zu bemannen, dienten Werbungen auch im Auslande, so infolge des Rufs von Hollands unübertrefflichem Matrosenmaterial besonders umfangreiche dort 1617. Im selben Jahre ward als höchstes Organ für das gesammte Seewesen das Admiralitätskolleg gegründet. Und 1642 folgte die Errichtung der Admiralitäts-Kriegsmannskasse, die vier Jahre später eine Fondsverstärkung durch Ueberweisung gewisser Staatseinkünfte erfuhr; ihr Zweck war Gewährung eines angemessenen Lebensunterhaltes an alte und invalide gewordene Seeleute.*)

In den Erfolgen Gustav Adolfs und seiner Feldherren spielte allerdings die Flotte keine entscheidende Rolle, immerhin war sie von Bedeutung für die Deckung der Truppentransporte aus der Heimath über See. Dagegen schienen die schwedischen Landsiege und Eroberungen an der östlichen und südlichen Küste der Ostsee ernstlich das dänische Dominium maris in Frage zu stellen. Und ein neuer schwedisch-dänischer Krieg war die Folge 1644. Der dänische Angriff auf das neuerbaute Göteborg war erfolglos, doch wehrte die dänische Flotte wirksam die geplanten schwedischen Landungen auf den dänischen Inseln ab und bewährte sich ausgezeichnet, wenngleich mit schweren Verlusten, auch einer vereinigten schwedisch-holländischen Flotte gegenüber. Im Frieden von Brömsebro 1645 aber mußte Dänemark verzichten auf zwei der vorzüglichsten Stützpunkte für sein Dominium maris, Oesel und Gotland, zu Gunsten Schwedens, es mußte den Glückstadter Elb-Zoll und den Zoll bei Rügen abschaffen und Schweden sowie seinen Nebenländern Freiheit vom Sund-Zoll zugestehen — ein Zugeständniß, für

---

*) Geijer a. a. O. III. S. 96 ff., Gyllengranat a. a. O. I. S. 185, 205.

das Schweden nicht Worte genug des Rühmens finden konnte. Die Herrschaft Dänemarks über die Ostsee war gebrochen, der westfälische Frieden, der 1648 Bremen und Verden, Wismar und Vorpommern an Schweden überwies, ermöglichte dadurch Schweden die dauernde Bedrohung Dänemarks von Norden und von Süden.*)

Und die gewährte Sund-Zollfreiheit konnte für Schweden nur der Vorläufer der Mitbeherrschung des Sundes sein. Der Herrscher, der diese erzwang, war Karl X. Gustav. Von Deutschland aus führte er die Armee im Januar 1658 über die gefrorenen Belte vor Kopenhagen, während die schwedische Flotte sich vor den Hafen der Stadt legte. Da waren es die Holländer, die, solange Dänemark sich eine Herrschaft in den Gewässern der Ostsee angemaßt hatte, Schwedens Freunde gewesen waren, jetzt aber dem bedrängten Dänemark zu Hülfe eilten, um seine völlige Vernichtung zu verhindern. Zwei mächtige holländische Flotten erschienen im Sunde und zwangen die schwedische Flotte zur Aufhebung der Blockade.**) Jedoch der endliche Friedensschluß zu Kopenhagen, 1660, raubte Dänemark alle Besitzungen in Südschweden, rückte die schwedische Grenze bis an den Sund und das Kattegat vor. Schweden war die erste Macht der Ostsee.

Noch im 16. Jahrhundert hatte der dänische und schwedische Handel einen bemerkenswerthen Aufschwung genommen und neue Richtungen gesucht, d. h. sich der Vermittelung der westeuropäischen und kolonialen Erzeugnisse durch Hansen und Holländer zu entziehen begonnen. Handelsverträge wurden mit Frankreich, den Niederlanden, England abgeschlossen. Unermüdlich suchte Gustav Wasa die eigene Seeschifffahrt seiner Unterthanen zu fördern, aber bei seinem Tode betrug die schwedische Handelsflotte doch erst 62 Schiffe mit 3150 Last. Ueberhaupt erfuhren die Bestrebungen, die einen schwedischen Handel nach den atlantischen Küsten, wohl gar nach den neuentdeckten Welten beleben wollten, starke Hemmung durch die dänische Feindschaft. Die Gründung Elfsborgs, dann Göteborgs durch Karl IX. sollte Abhülfe schaffen; wenn es gelang, hier am Kattegatt den schwedischen Handel in Blüthe zu bringen, so war die Be-

*) Geijer a. a. O. III. S. 351.

**) Vergl. außer Gyllengranat I. u. Garde I. S. 223 ff. das niederländische Werk von de Jonge, Geschiedenis van het nederlandsche Zeewezen I. 1858. S. 546 ff.

nutzung des Sundes nicht mehr unbedingt nothwendig. Und nicht besser glaubten die Herrscher das Gedeihen der neuen Stadt und zugleich der geplanten Handelsanknüpfungen fördern zu können, als daß sie Holländer zur Niederlassung heranzogen.*)

Weit lebhafter und energischer regte sich Dänemark. Von der Elbe und dem Sunde bis zum Nordkap und über die grönländischen Gewässer legte es sich ein Herrenrecht bei, verlangte für seine Kriegsschiffe in diesen Gewässern den Gruß der fremden Fahrzeuge. Durch seine Kreuzer bekämpfte es die fremden Walfischfänger in den nördlichen Meeren und die Schifffahrt nach dem Weißen Meere, weil sie dem Sund-Zolle sich entzog. Seit 1579 wurde das verschwundene Grönland eifrig wieder gesucht, 1605 wiedergefunden, die Stiftung einer Grönland-Kompagnie folgte. Eine Salz-Kompagnie betrieb den Handel mit Portugal. Ihre Schiffe segelten unter dem Geleit von Kriegsschiffen, ebenso die Narwa-Fahrer. Am nothwendigsten aber waren derartige Convoys für die Handelsflotten nach dem Mittelmeere wegen der Gefährdung durch die nordafrikanischen Seeräuber. Vergeblich versuchte die schwedische Regierung 1667, durch Verträge mit ihnen dem schwedischen Verkehr nach dem Mittelmeer größere Sicherheit zu verschaffen. Die Tributzahlungen der interessirten Handelsstaaten fruchteten nicht viel.**)

Wie die Mächte Westeuropas suchten auch Dänemark und Schweden direkte Beziehungen zu den Ursprungsländern der Kolonialwaaren anzuknüpfen. Das holländische Beispiel wirkte auch hier begeisternd. Im Jahre 1616 ward in Dänemark eine ostindische Kompagnie gestiftet, 1618 eine theuere Expedition von Staatswegen auf den Rath eines holländischen Abenteurers nach Ostindien gesandt. In Schweden gewann der projektereiche Usselincx, der eigentliche Vater der holländisch-westindischen Kompagnie, Gustav Adolf für koloniale Pläne. Im Jahre 1626 wurde die schwedische Südersee-Kompagnie gestiftet, um in fremden Welten Handels- und Kolonisationsverträge in des Königs Namen abzuschließen. Südamerika und Westafrika wurden ins Auge gefaßt. Da regte der höchst angesehene Holländer Peter Spiring den Gedanken einer schwedischen Kolonisation an der nordamerikanischen Küste neben

*) Geijer a. a. O. II. S. 120 ff., 344 f.
**) Garde a. a. O. I. S. 98 f., 116 ff., 143 ff.

Holländern und Engländern an. Wirklich erstand an der Delaware-Mündung eine schwedische Siedelungskolonie Neuschweden. Die alte Südersee-Kompagnie ward 1642 verschmolzen mit einer neugegründeten amerikanischen Kompagnie von Neuschweden. Ein anderer angesehener Holländer schlug Okkupationen an der Goldküste vor. Auch hierfür fanden sich opferwillige schwedische Aktionäre. Eine afrikanische Handels- und Seefahrts-Kompagnie wurde Ende 1649 gestiftet; sie übernahm die Verpflichtung, so ausschließlich wie möglich schwedische Schiffe und Matrosen, schwedische Militär- und Zivilbeamte zu verwenden.

Der Drang nach kolonialen Unternehmungen scheint in Dänemark und Schweden lebhaft gewesen zu sein, aber schnell nahmen alle Gründungen dasselbe Schicksal, sie brachen kläglich zusammen. Weder in den westeuropäischen Gewässern, noch im Mittelmeer vermochten die Flaggen beider Mächte sich Ansehen zu erzwingen, das sie vor Vergewaltigungen schützte. Diplomatische Vorstellungen bei Engländern, Holländern, Franzosen waren meist erfolglos. Ihr Mittelmeerhandel ging in den 50er und 60er Jahren des 17. Jahrhunderts wieder stark zurück; die Aufbringung von Schiffen und Waaren durch die großen Seemächte zerrüttete die Finanzen der dänischen und schwedischen Kompagnien. Neuschweden kapitulirte 1655 vor den benachbarten Holländern, die schwedischen Kolonien an der Goldküste wurden 1663 von den Holländern erobert, erst nach mühseligen Verhandlungen bewilligte Holland für letztere 1667 einigen Schadenersatz. Dagegen mußte aber Schweden jedem Handel seiner Unterthanen nach Guinea für künftig entsagen. Und eben das war es, was die Feindseligkeiten der westeuropäischen Nationen hervorgerufen hatte: Handelsneid auf die Fortschritte von Völkern, die sie bisher als ihre eigene wirthschaftliche Domäne anzusehen sich gewöhnt hatten. Und dazu kam noch, daß weder Dänen noch Schweden über die achtunggebietende Seemacht verfügten, die allein den Seehandel eines Staats in fremden Gewässern vor Zugriffen zu sichern vermag. So fielen Schiffe, Waaren, Kolonien von Skandinavien schon in der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts den seemächtigeren Nationen und ihrem Handelsneide ungerächt zum Opfer. Dänemark und Schweden mußten sich bescheiden, die Kolonialwaaren wieder durch die Zwischenhand der Holländer und Engländer zu beziehen und in anderen Richtungen die lebhaft gesteigerte kaufmännische Unternehmungslust und den

wachsenden Wohlstand der Unterthanen nutzbringender zu verwerthen.*)

Nicht unabhängig waren die Schicksale des nordischen Fernverkehrs von dem Verhältnisse beider Mächte zu einander in den heimischen Gegenden. Denn in demselben Zeitraume, der Aufwachsen und Niedergang dieser Versuche sah, vollzog sich Schwedens glanzvolles Emporsteigen über Dänemark zur ersten Ostsee-Macht. Im Ringen um die Vormachtstellung daheim blieben die Kräfte der Völker, der Staatsmänner und Herrscher vollauf in Anspruch genommen.

Die Ruhe, die der Kopenhagener Friede 1660 brachte, war nur eine Erholungspause vor neuen schweren Kämpfen. Während Dänemark sofort die Lücken, die die Kriege gerissen hatten, ausfüllte und an der Erhöhung seiner Seestreitkräfte arbeitete, erlahmte nach dem siegreichen Frieden sofort das Interesse Schwedens an seiner Flotte. Die Adelswirthschaft, die seit 1660 mit der vormundschaftlichen Regierung für Karl XI. einriß, äußerte ihren unheilvollen Einfluß auch auf die schwedische Flotte. Nach Gunst wurden die Befehlshaberstellen vergeben und zwar keineswegs an Seeleute; Reichsadmirale wurden Angehörige der Adelsklique, die zum Theil nicht einmal als Landoffiziere Schulung in militärischen Fragen empfangen hatten und bodenlose Unfähigkeit bewiesen, als Schweden 1675 durch seine Verbindung mit Frankreich plötzlich in einen Seekrieg gegen Dänemark-Holland verwickelt wurde. Schnell verlor die Nation das Vertrauen in die Flotte und ihre Leitung. Untüchtig für den Seedienst erwiesen sich die vorhandenen Mannschaften, und die allgemeine Scheu vor dem Dienst auf der Flotte machte die Anstrengungen zur Heranziehung seegewandter und nothwendiger Verstärkungen erfolglos.

Die Folge war, daß die nach Anzahl und Armirung der Schiffe anfänglich überlegene schwedische Flotte durch Holländer und Dänen unter Tromp und Niels Juel Niederlage auf Niederlage erlitt, 1676 bei Oeland die Hauptflotte, bei Warne-

*) Vergl. die Abhandlungen von Graulund, Svenska Afrikanska Kompaniets Historia i. Histor. Bibliothek. Hg. von Silfverstolpe VI. S. 285 ff., Odhner, Kolonien Nya Sveriges Grundlöggning 1637—42 das. III. S. 197 ff., Sprinmorn, Kolonien Nya Sveriges Historia das. V. S. 165 ff.

münde das zur Verstärkung herbeigerufene Göteborger Geschwader, 1677 bei Möen wieder die Hauptflotte. Im Jahre 1678 hatte die schwedische Flotte genug mit Reparirung der wenigen noch tauglich gebliebenen Schiffe zu thun, sie zeigte sich nicht in See. Die Dänen beherrschten wieder das Meer, die so nöthigen Truppensendungen in das vom Kurfürsten von Brandenburg angefallene schwedische Pommern konnten nicht bewerkstelligt werden, die schwedischen Küsten wurden verheert. Als die schwedische Flotte 1679 die See wieder zu betreten wagte, ward sie abermals von Juel zurückgeworfen. Ihre Verluste während des Krieges waren unerhört, während Dänemark in rastlosem Eifer und vollstem Verständniß für die Wichtigkeit der Flotte kein Opfer scheute, seine Seewehr zu erhöhen, erprobte Admirale an die Spitze zu stellen, das beste Menschenmaterial für den Seedienst zu gewinnen.*)

Der böse Friede von Lund beendete 1679 den für Schwedens Seemacht ruhmlosen und verlustreichen Krieg. Mit erschreckender Deutlichkeit war der Regierung und dem Volke durch ihn bewiesen worden, woran es fehlte. Und auch diesmal war es der Herrscher selbst, Karl XI., der eben mündig geworden, mit dem hingebendsten Eifer die Lösung der durch den Krieg gestellten Aufgaben, die schwedische Flotte in einem würdigen Zustande wiederherzustellen, auf sich nahm und dieselbe, gehemmt durch kriegerische Verwickelungen, bis an seinen Tod 1697 auch durchführte.**)

An die Spitze der Marine berief er 1680 den Freiherrn (später Grafen) Hans Wachtmeister. Und fortan stand dieser Mann dem Könige in treuer Mitarbeit an der Reorganisation, ja vielmehr Neuschöpfung der schwedischen Flotte zur Seite und behielt auch nach des Königs Tode noch $1\frac{1}{2}$ Jahrzehnte die leitende Stellung inne. Von Stockholm ward die Hauptflottenstation nach dem günstigeren Hafen des zu diesem Zwecke gegründeten Karlskrona wegverlegt. Auch das Admiralitätskolleg erhielt hier seinen Sitz. Für die Ausbildung

---

*) Garde a. a. O. I. S. 253 ff., Karlson, Gesch. Schwedens, IV. S. 620 ff., auch de Jonge, nederlandsche Zeweezen, II. die entsprech. Partien.

**) Zur Reorganisation der Flotte durch Karl XI. Vergl. das Zahlenmaterial i. Text u. Beilagen bei Gyllengranat a. a. O. I. S. 255 ff.

von Offizieren und Mannschaften ward bessere Sorge getragen, vor Allem aber für die Gewinnung der erforderlichen Anzahl überhaupt. Während die Werften in Kalmar und Riga (seit 1621 schwedisch) mit den ersten Neubauten betraut wurden, errichtete man die großen Werften in Karlskrona. Schon 1684 bestand die neue Flotte aus 30 Schlachtschiffen und 10 Fregatten, ungerechnet Spezialfahrzeuge. In Karlskrona lief das erste Linienschiff 1686 von Stapel, und fortan wurden hier die Neubauten und Reparaturen vorgenommen. Die Schiffsliste von 1710 verzeichnet 43 seetüchtige Kriegsschiffe und als deren Bauplätze die Werften von Stockholm, Kalmar, Riga, Karlshamn und Karlskrona, davon Neubauten der Jahre 1678 bis 1689 = 14, wovon 1 in Karlskrona (1686), Neubauten der Jahre 1690 bis 1709 = 28, und zwar alle in Karlskrona. Die Anforderungen, betreffend die Größe der Schiffe und der Geschütze, hatten sich seit Erichs XIV. Zeit gesteigert. Immer mehr war in der europäischen Seekriegstaktik der Geschützkampf entscheidend für Sieg und Niederlage geworden. Die überstarke Armirung beeinflußte den Bau der Schiffe; sie waren breit und gedrungen gebaute träge Segler, schwer belastet mit größeren Geschützen; Länge und Breite verhielten sich zu einander durchschnittlich wie 4 : 1 (das größte schwedische Kriegsschiff 1697 maß 180 : 47 Fuß). Auch auf die Geschütze erstreckte sich die Reorganisation. Die Mannigfaltigkeit der Typen wurde vermindert.

Eine vergleichende Nebeneinanderstellung der schwedischen und dänischen Flotten erläutert wenigstens Einiges:

Jahr	Anzahl der Schiffe	Geschütze	Besatzung
Schweden 1566	5 (die weitaus größten)	à 90—80	à 620—423
Dänemark 1596	4	80—50	?
Schweden 1697	7	94—80	705—640
	15	76—62	560—339
Dänemark 1697	8	110—80	mehr als 662—525
	11	70—60	mehr als 534—281
	12	56—50	
Schweden 1697	insgesammt 38 Linienschiffe, 10 Fregatten	etwas mehr als 2436	?
Dänemark 1700	insgesammt 33 Linienschiffe, 9 Fregatten, 33 kleinere Fahrzeuge	2778	17 446

Die Lebensarbeit Karls XI. hatte also zum Mindesten die schwedische Flotte der dänischen ebenbürtig gemacht. Nie

hatte bisher ein schwedischer Herrscher eine so treffliche Flotte seinem Nachfolger hinterlassen, und die Thätigkeit Wachtmeisters gestattete die Hoffnung, daß die Vermehrung der Seestreitkräfte weitere Fortschritte machen würde.*)

Wie mächtige Vertheidigungswälle der schwedischen Ostseeherrschaft dehnten sich die schwedischen Eroberungen Finland, Ingermanland, Livland, Vorpommern mit Rügen, Wismar, Bremen und Verden längs der Ostseeküste. Eine mächtige Flotte sicherte die Transportverbindungen zwischen diesen Bastionen und dem Kernlande, auf ihr überhaupt ruhte jetzt die Fortdauer der schwedischen Vormachtstellung in erster Linie. Auch wenn der für Schweden ungünstigste Fall eintrat, daß Rußland, Polen, Dänemark, diejenigen Mächte, die durch Schweden überwunden und in wichtigsten Landstrichen verkürzt waren, sich über einen gemeinsamen Eroberungskrieg verständigten, war noch nichts verloren, falls die schwedische Landarmee richtig verwendet wurde und die schwedische Flotte die dänische in ihren eigenen Gewässern festzuhalten vermochte. Und diese gefährlichste Kombination trat allerdings ein. Im Jahre 1700 sah sich der junge Karl XII. vom Angriffe der drei Herrscher bedroht. Mit der plötzlichen Landung auf Seeland, die von der dänischen Flotte nicht gehindert zu werden vermochte, und der schnellen Ueberrumpelung Dänemarks, mit der plötzlichen Landung in Livland und dem glänzenden Siege über die Russen bei Narwa eröffnete Karl seinerseits unwiderstehlich den zwanzigjährigen Kampf.

Entscheidend für den Ausgang dieses Kampfes war, daß die schwedische Landarmee unrichtig verwendet ward, und daß infolge davon im Verlauf des Krieges die dänische Seemacht nicht der einzige Gegner Schwedens zur See blieb.

In fast ruchloser Leichtfertigkeit vergeudete der Schweden-König die Kräfte seines Volks, diese unvergleichlichen Truppen, die die Heimath schwerer von Jahr zu Jahr entbehrte, in abenteuerlichen Zügen und Entwürfen fern von den Schauplätzen, wo die wirkliche Gefahr immer dringender seine und des Heeres Anwesenheit erforderte. Nicht erst die Schlacht bei

*) Die obige Liste zusammengestellt nach den verschiedenen Angaben bei Garde I. u. II. S. 7 u. Gyllengranat I. Beilagen S. 336 ff., präzisirt durch die Liste der schwedischen Schiffe bei Bridge, The Russian Fleet under Peter the Great i. d. Public. of the Navy Records Society. Bd. XV. 1899 S. 138 ff.

Pultawa 1709, der fünfjährige thatenlose Aufenthalt Karls in der Türkei bis 1714 bedeutete den Wendepunkt in dem Riesenkampfe. Schon der erste Schritt über Riga hinaus 1701 nach Süden entfernte den König von seinem furchtbarsten, dem russischen Gegner und gab diesem freie Hand zum Vordringen an die Ostsee. Die Niederlage in der Ukraine beschleunigte nur das Verderben Schwedens. Dringender wurden die Hülferufe aus den überseeischen Besitzungen, besonders aus Pommern, das von Russen, Sachsen und Brandenburgern besetzt ward. Zu letzten verzweifelten Anstrengungen raffte sich da Schweden auf, obwohl die Steuerquellen des Landes total erschöpft waren, die Flotte aus Mangel an Proviant und wehrfähiger Mannschaft nicht hatte auslaufen können und die Pest noch eben furchtbar gehaust hatte. Magnus Stenbock sollte der Retter sein, willig wurden die größten Opfer gebracht, auf 130 Transportschiffen ward im September 1712 die letzte kriegstüchtige Mannschaft, etwa 10 000 Mann, nach Rügen übergeführt, der 71jährige Hans Wachtmeister geleitete sie mit der Schlachtflotte. Jedoch kurz nach der Landung vernichtete die dänische Flotte über 90 von den Transportfahrzeugen, und in der schwedischen Flotte brach eine schwere Seuche aus; schleunigst mußte Wachtmeister Karlskrona wieder aufsuchen und abrüsten. Und schnell erfüllte sich Stenbocks Geschick. Die übermächtigen Gegner trieben ihn bald in die Enge. Vergebens harrte er der rettenden Flotte, die ihn wieder heimführen sollte, selbst noch als ihn die Feinde nach Tönning gedrängt hatten. Die dänische Flotte versperrte ihm den Seeweg, die Verbindungen mit der Heimath. Im Mai 1713 mußte er kapituliren. Der Schlag war entsetzlich für Schweden.

Stettin fiel im selben Jahre, Stralsund 1715 und Wismar 1716. König Karl ward Ende 1718 vor dem norwegischen Frederikshall erschossen. Und nun erst begannen die Friedensschlüsse.*)

Nach der Schlacht bei Pultawa rief Zar Peter aus: „Nun stehen Petersburgs Grundmauern unerschütterlich fest!“ Fortan war die Bedeutung als Ostsee-Macht Rußland nicht

*) Ueber diese Kriegsperiode vergl. Fryxell, Lebensgeschichte Karls XII., übers. von v. Jenssen-Tusch 1861, Bd. 1—5. Gyllengranat a. a. O. I. S. 272 ff. Bridge in Public. of the Navy Records Society XV. S. 1 ff.

mehr zu bestreiten. Seit 1702 war Peter unablässig an der Arbeit gewesen, Rußland Zugang zur Ostsee zu schaffen. Nöteborg (Schlüsselburg), der Schlüssel zur Newa und zum Ladoga-See ward erobert. Nyen, am Ausfluß der Newa in die Ostsee, fiel 1703. Petersburg ward gegründet und vor der Newa im Finnischen Busen die beiden Sperrforts Kronslot und Kronstad. Ganz Ingermanland war in russischen Händen, als 1704 auch Narwa unter furchtbarem Blutvergießen gestürmt ward. Das nächste Ziel der russischen Unternehmungen wurde Finland. Zum Angriff auf die Schärenküsten des Landes schuf der Zar eine Ruderflotte, zur Abwehr der schwedischen Flotte eine eigene Schlachtflotte. In Holland wurden Schiffe angekauft, holländische Marineoffiziere angeworben. In langwierigen Wagentransporten ward das eichene Schiffsbauholz aus dem fernen Innern Rußlands herangeschafft, und die Linienschiffe wurden gebaut. Die schwedische Flotte, die nun ihre Kraft und Aufmerksamkeit theilen mußte zwischen der neuen russischen und der dänischen Seemacht, ward aus dem Finnischen Busen verdrängt. Systematisch von Bucht zu Bucht verheerte die furchtbare russische Ruderflotte die Schärenküsten Finlands. Ueber alle Untiefen, wo kein Kriegsschiff zu folgen vermochte, wand sie sich hinweg, plötzlich war sie da, und die losgelassenen Massen verbreiteten die Schrecken der Plünderung über die Küstenlandschaften. Bald dehnten sie sich über die Alands-Inseln aus und nach den Küsten des Bottnischen Busens und bald erreichten sie auch die schwedische Schärenküste. Immer höher stieg die Angst in Stockholm. Im Jahre 1719 liefen 130 bis 150 Galeeren nebst einer großen Zahl von Transportfahrzeugen und Schärenbooten, 30 000 bis 40 000 Mann an Bord, aus, gedeckt von 30 Linienschiffen. Nördlich und südlich um Stockholm ward das Land verheert. Und 1721 zwang die fürchterliche Flotte, 1100 Fahrzeuge mit 115 000 Mann, Schweden zum Frieden von Nystad. Finland erhielt es zurück, dagegen blieben Ingermanland, Esthland, Livland und Oesel für immer verloren.

Wo aber war die schwedische Flotte geblieben diesen russischen Fortschritten gegenüber? Zunächst hatte sie den ebenbürtigen dänischen Gegner in Schach zu halten gehabt. Im Jahre 1710 stand die schwedische Seemacht mit 48 Linienschiffen und 7 Fregatten der dänischen mit 41 Linienschiffen, 9 Fregatten, 30 kleineren Fahrzeugen gegenüber. Als der Menschen- und

Geldmangel in Schweden immer unerträglicher ward, da schwand die Flotte zusammen. Als sie auch der russischen Streitmacht einen Theil ihrer Kräfte entgegenwerfen mußte, da ward der andere von den Dänen mit leichter Mühe überwältigt. In zwei Seeschlachten behielten diese 1715 das Uebergewicht. Und fortan lag die schwedische Flotte in Karlskrona, angstvoll eines dänischen Angriffs harrend, ungerüstet, denn es fehlte an Geld, um irgend etwas zu beschaffen. Dänemark blockirte die Küsten Schwedens in der Nordsee und Ostsee, die vollständige Stockung des Seehandels, die reißend fortschreitende Verarmung, die gänzliche Lähmung selbst der Flotte waren die Folgen. Noch 1697 hatte Stockholm eine eigene Rhederei von 229 Schiffen besessen, schon 1708 fanden sich in ganz Schweden nur noch 200 Handelsschiffe, wovon nur 19 mit einer Tragfähigkeit von mehr als 100 Last. Am Schlusse des Krieges war Schwedens Handelsflotte bis auf ein Viertel ihres Bestandes vor demselben vermindert und bestand seine Kriegsflotte aus insgesammt 33 Fahrzeugen, die lange nicht sämmtlich Linienschiffe waren, während doch auch die dänische nur noch 25 Linienschiffe, 10 Fregatten und 31 andere Fahrzeuge zählte.*)

Die furchtbarsten Wunden hatte der zwanzigjährige Krieg dem schwedischen Volke geschlagen. An Menschen und Wohlstand, an politischer Macht und wirthschaftlicher Energie war es am Schlusse desselben verarmt. Die überseeischen Besitzungen waren bis auf Finland, Neuvorpommern mit Rügen, Wismar verloren gegangen, die Vormachtstellung auf der Ostsee war gebrochen. Schweden hatte es unterlassen, von vornherein alle Kräfte auf die Bekämpfung des gefährlichsten Gegners zu verwenden; es hatte später auch unterlassen, noch rechtzeitig die Anfänge der russischen Seemacht im Keime zu ersticken. Es hatte wieder zum eigenen Verhängniß eine traurige Theilnahmlosigkeit der Frage gegenüber gezeigt, an der Wohl oder Wehe, Glanz oder Ohnmacht des Staates hingen, der Frage seiner Seegewalt.

---

*) Vergl. die A. 21 gen. Werke, dazu die Spezialstudien von **Wrangel**, **Svenska örlogsflottan 1719 och dess förhållande till ryssarnes härjningar i. Svensk Hist. Tidsskr. 12**, S. 103 ff., 289 ff., u. eines Ungenannten das. S. 255 ff.: **Västerbotton och ryssarne 1714—1721.**

III. Schweden und Rußland, Dänemark und England bis zum Wiener Frieden 1814.

Immer mußte Schweden gewärtig sein, daß Rußland den Kampf um Finland noch einmal wieder aufnehmen werde. Es konnte sich für Schweden also nur darum handeln, für diesen Fall baldmöglichst auf Grund der Erfahrungen des letzten Krieges sich stark zu machen. Schon in der letzten Zeit des Krieges war es zu der Einsicht gekommen, daß Schärenküsten nur mit Schärenfahrzeugen vertheidigt werden konnten, aber praktisch verwirklichen konnte es diese Einsicht damals nicht mehr. Auch nach dem Kriege war der Hinweis auf den herrschenden Geldmangel ein gern vorgebrachter Grund, um auftauchende Flottenpläne zu beseitigen. Schwedische Offiziere wurden zu jahrelangem Dienst den Mittelmeer-Staaten überwiesen, um hier sich mit der Technik ꝛc. des Galeerenbaues vertraut zu machen. Dennoch rückte derselbe in Schweden nur unendlich langsam vorwärts, 1734 besaß man 22 Linienschiffe, 8 Fregatten und Brigantinen, 11 Spezialschiffe, aber erst 18 Galeeren. Besorgt mahnte der König die Stände, wohl zu erwägen, was die Folge sein werde, wenn die Interessen der Seewehr ferner mit solcher Nachlässigkeit wahrgenommen würden, während doch Dänemark im Frieden spare und Alles auf seine Flotte verwende. Die Mahnung fruchtete damals nichts. Sehr nachdrücklich beantragte 1747 der Oberst Ehrensvärd den Bau einer starken Galeerenflotte, aber erst 1756 verfügte die Krone die Fertigstellung von zwei Geschwadern, eins in Stockholm, eins im finnischen Sveaborg, dazu 10 Galeeren in Göteborg. Ersteres sollte aus 40, letzteres aus 30 Vollgaleeren und aus 19 bezw. 20 anderen zugehörigen Fahrzeugen bestehen; die Bemannung sollte 5862 Bootsleute und 22 296 Soldaten betragen, Ehrensvärd den Plan ausführen. In langen Pausen folgten dergestalt die Verhandlungen, erst 1766 legten die Stände energischen Protest ein, weil die neue Gründung der Armee, den Festungen, der Schachtflotte bedeutende Kräfte entziehe und die Schlachtflotte die festeste Vormauer, der Schutz und die Vertheidigung des Reiches sei. Mit dieser Erklärung ward der Erlaß von 1756 aufgehoben. Eine besondere Schärenflotte für Finland dagegen wollten die Stände bewilligen. Im Jahre 1788 betrug die schwedische Seemacht 26 Linienschiffe (zu 70 bis 64 Kanonen),

13 Fregatten, eine Anzahl Spezialschiffe, dazu in Sveaborg etwa 80 Galeeren und ähnliche Fahrzeuge, in Stockholm 28 Galeeren und 58 andere. Was wollte diese Seewehr aber bedeuten gegenüber der russischen, als noch 1788 der Krieg zwischen beiden Mächten um Finland ausbrach. Wieder war obendrein sofort als Rußlands Verbündeter und Schwedens Feind Dänemark in Waffen. Und wieder bewährte Schweden in der Noth seine vorzügliche Beanlagung. Finland wurde im Frieden von Värälä behauptet, das schwedische Selbstgefühl erstarkte wieder.*)

Da machten England und Rußland den Schluß in dem Drama von der Seemächtigkeit der skandinavischen Völker. Die Fragen des freien Handels der neutralen Seevölker in dem Ringen der großen Nationen um die Weltherrschaft ergaben den Anlaß.

Nach der Beendigung des großen nordischen Krieges, der Schwedens Handel und Schifffahrt vollständig hatte zusammenschrumpfen lassen, in dem aber auch Dänemark durch die schwedischen Kaper schwere Störungen seines Seehandels erlitten hatte, begann auch der Handel beider Völker wieder aufzuleben und die südeuropäischen wie die transoceanischen Gebiete wieder aufzusuchen. Aber Lust und Liebe zum Handelsberufe lagen überhaupt nicht recht in der Art der Schweden, und jetzt bei der allgemeinen Erschöpfung und Verarmung weniger denn je. Eine englische Stimme des 18. Jahrhunderts charakterisirte das einmal sehr scharf: „Gesinnung und Erziehung des Volkes sind so, daß ein junger Mann die kriegerische Laufbahn lieber als irgend eine andere ergreift. Geht dies nicht an, so will er durchaus Beamter werden. Trotzdem diese Berufe schlecht bezahlt werden, wählt er sie lieber, als daß er auf ein Handelskontor ginge. Im Allgemeinen verachtet er einen solchen Lebensberuf." Auch einsichtige Schweden beklagten lebhaft diese Einseitigkeit der Interessen.**) Der erste Seehafen Schwedens für den Fernhandel war das so günstig

*) Gyllengranat a. a. O. II. S. 76 ff., 122 f., 188 ff. Für die wiederholt drohenden Verwickelungen mit Rußland ist auf das gründliche Werk von C. G. Malmström, Sveriges politiska Historia från 1718—1772, 1855 ff., zu verweisen; auch Holm, Danmark-Norges Historie fra 1720—1814, bisher erschienen Bd. 1—3, 1890 ff., bietet sehr eingehende Darlegungen zur Politik der Ostseemächte.

**) Angeführt bei Fryxall a. a. O. IV. S. 124.

gelegene Göteborg. Sogar eine ostindische Kompagnie ward 1731 gestiftet. Und Dänemark kaufte St. Croix in Westindien, ließ sich die Verstärkung seiner ost- und westindischen Handelsstützpunkte angelegen sein und suchte sein angemaßtes Monopol über die grönländischen, isländischen rc. Gewässer und Fischereien aufrecht zu erhalten. Mit den nordafrikanischen Piraten wurden die kriegerischen Berührungen wieder lebhafter. Wiederholt wurden Verträge mit ihnen geschlossen, wiederholt erschienen kleine Kreuzergeschwader beider Mächte, um vorgefallenen Seeraub zu strafen. Unter Convoy segelten die dänischen, norwegischen und schwedischen Handelsschiffe wieder ins Mittelmeer. Erst 1830 mit der Eroberung Algiers durch die Franzosen ward diesen unsicheren Zuständen im vorderen Mittelmeer ein dauerndes Ende gemacht.*)

Als England und Frankreich im siebenjährigen See- und Kolonialkriege sich zu messen begannen, schlossen Schweden und Dänemark 1756 die bewaffnete Seeneutralität mit dem Zwecke, ihren Handel und ihre Schifffahrt vor Vergewaltigungen zu schützen, keinem der Gegner Kriegskontrebande zuzuführen. Nach denselben Gesichtspunkten handelten sie beim Ausbruch bezw. im Verlaufe des Kampfes der nordamerikanischen Kolonien mit England um ihre Unabhängigkeit. Im Jahre 1780 ward eine neue bewaffnete Neutralität zwischen Dänemark, Schweden und Rußland abgeschlossen. Andere Staaten schlossen sich in den nächsten Jahren dem Bündnisse an. Aber Rußland wußte durch seinen Beitritt demselben eine Spitze gegen England zu geben. Und da der dänische Minister Bernstorff als der Urheber des Bundes gelten durfte, so nahm England gegen Dänemark eine drohende Haltung an.

Die Neutralitätsbündnisse der nordischen Mächte hatten ein ganz bedeutendes Emporblühen des dänisch-norwegischen, viel weniger natürlich des schwedischen Zwischenhandels zur Folge. Indessen ihre Handelsvermittelung bedeutete ja doch für England eine nicht zu duldende Förderung seiner abtrünnigen Kolonien, und

---

*) Vergl. Gyllengranat a. a. O. II. S. 38, 41, wegen der Barbaresken das. verstreute Angaben, so S. 85, 102, 118 ff. u. A. u. bei Garde a. a. O. II. S. 195 f., 217 ff., 255 ff. u. A. m. — Ueber die dänischen Unternehmungen vergl. Holm, Danmark-Norges Historie I. S. 422 ff., II. S. 508 ff., III. 2 S. 229 ff. — Das Verhältniß der Hansestädte zu den Barbaresken behandelt in einem besonderen Werke Baasch 1897.

über den Begriff Kontrebande, wofür England auch Korn, Mehl und andere Lebensmittel erklärte, waren die Ansichten getheilt. Die Volksstimmung in England wurde um so erbitterter, je lebhafter die dänisch-norwegische Schifffahrt bei den Verwickelungen Englands ihren Vortheil fand. Wieder im englisch-französischen Seekriege erneuerten 1794 Dänemark und Schweden ihr Bündniß in Betreff des Seeverkehrs. Um seine Sicherheit noch zu erhöhen, wurde beschlossen, den Schiffen Convoyschiffe beizugesellen, vorfallende Schädigungen mit Repressalien gegen den Schädiger zu beantworten. In Westindien und im Mittelmeer kam es zu feindlichen Zusammenstößen mit englischen Kreuzern. Mit Gewalt nahm England Visitationen der Convoys vor, und Dänemark mußte das anerkennen, weil es augenblicklich ohne starken Verbündeten war. Da bewirkte Rußland 1800 mit Schweden und anderen Mächten eine abermalige Neutralitätsverständigung, die sich mit Schärfe gegen die von England beliebte Durchsuchung der Neutralen erklärte. Dänemark zeigte Neigung, auch diesmal seinem alten Freunde sich anzuschließen.*) Doch ehe es geschehen konnte, warf sich England, wie es sich 1780 auf Holland geworfen und Flotte und Handel des Landes zu Grunde gerichtet hatte, auf Dänemark. In Kopenhagen konzentrirte sich der dänische Widerstand 1801. Die englische Blockadeflotte war der dänischen fast doppelt überlegen, die Verbündeten wagten keine Hülfeleistung. Dänemark unterwarf sich den englischen Forderungen. Doch innerhalb der von England diktirten Grenzen setzte es mit Glück seinen Zwischenhandel fort, hartnäckig hielt es an dem Anspruche auf vollste Neutralität fest. Als 1805 der neue Kampf zwischen England und Frankreich mit radikaler Leidenschaft ausbrach, als Frankreich die Mächte des Kontinents zu neuem Waffengange herausforderte, da wehte die dänische Handelsflagge bald als die fast des einzigen neutralen Staats über allen Meeren.

Neid auf den mächtig anwachsenden dänischen Handel und die Besorgniß, daß die neutrale Flotte des Staates einmal eine Waffe gegen England in Frankreichs Händen werden könne, ließen da England jenen Akt brutaler Vergewaltigung begehen, der, so lange England das seebeherrschende Volk sein wird, immer die schwerste Mahnung für die weniger seemächtigen

*) Garde a. a. O. II. S. 222, 262 ff., 330 ff., 339 f.

Nationen sein sollte, zusammenzuhalten und die stärkste Rüstung, die sie zur See tragen können, anzulegen, es aber nicht abzuwarten, ob es England immer gefallen wird, ihre nationale Ehre nicht anzutasten, ihren Handelsaufschwung zu dulden, ihre mittelmäßigen Flotten ihnen überhaupt zu lassen. Holland 1781, Dänemark 1807 haben Englands rauhe Hand furchtbar genug empfinden müssen.

Anfang August blockirte eine englische Flotte von 25 Linienschiffen, 40 Fregatten, 377 Transportschiffen mit 29000 Mann an Bord Seeland und Kopenhagen, verlangte die Auslieferung der gesammten dänischen Flotte als Depositum, da feindliche Mächte sie gegen England verwenden wollten. Das zu bewilligen, war der dänischen Ehre unmöglich. Landung der englischen Truppen, Einschließung der Stadt, zweimaliges Bombardement folgten. Am 7. September unterwarfen sich Stadt und Staat, lieferten die Flotte, den historischen und lebendigen Stolz des Landes, 16 Linienschiffe, 23 Fregatten ꝛc., 31 Spezialschiffe, große Vorräthe an England aus. Das Reich war wehrlos.*)

Ein Jahr darauf vollendeten sich umgekehrt, im Anschlusse an England, die Geschicke Schwedens. Seine Weigerung, der von Napoleon gegen England verfügten Kontinentalsperre beizutreten, hatte 1808 den letzten Krieg mit Rußland im Gefolge. Zu Lande ward Finland durch die russischen Heerschaaren überschwemmt. Selbst das als unüberwindlich geltende Sveaborg fiel mit seinen ungeheuren Geschütz-, Marine- und Schiffsvorräthen in russische Hand. Die beiderseitigen Flotten kamen gar nicht erst zu erheblicher Thätigkeit. Der Friede von Frederikshamn bestätigte den Verlust Finlands für Schweden. Auch dies letzte Trauerspiel hatte nicht vollendet werden können, ohne daß sich in ihm noch einmal auch die alte Uneinigkeit der Skandinavier geäußert hätte. Dänemark, obwohl ohne Seewehr, focht an Rußlands Seite gegen Schweden, allerdings erfolglos.**)

*) Ausführlich Garde a. a. O. II. S. 341—475.

**) Vergl. die sorgfältige Bearbeitung des statistischen Materials in den bisher erschienenen zwei Bänden des schwedischen Generalstabswerkes: Sveriges Krig åren 1808 och 1809. (1890, 1895). Es reicht nur bis April 1808, behandelt die Vorbereitungen, Machtverhältnisse ꝛc. mit erschöpfender Gründlichkeit.

Der Kieler Friede, die Wiener Kongreßakte 1814 bildeten auch für die skandinavischen Völker wie für die große europäische Kriegsbewegung, in welche sie hineingezerrt worden waren, den Abschluß. Von den überseeischen Besitzungen in der Ostsee behauptete Schweden keine mehr. Doch ward es durch die Gewinnung Norwegens Herr der ganzen skandinavischen Halbinsel. Dänemark verlor dies Land, das ihm über 400 Jahre eng verbunden gewesen in Glanz und Leid, das ihm allezeit die meisten und besten Mannschaften und die tüchtigsten Seeoffiziere geschenkt hatte. Dagegen erhielt es von England einige wenige Kolonien zurück.

Ein steter Fluch, lastete die Uneinigkeit auf den skandinavischen Völkern im ganzen Verlaufe ihrer Geschichte. Wohl hat gerade sie Dänen wie Schweden für Zeiten zu glänzenden Seemächten von europäischer Bedeutung erhoben, aber schließlich doch vielleicht das Meiste gethan, sie der Vergewaltigung durch Fremde auszuliefern.

Die ruhmvollen Thaten seines Landheeres konnten Schweden wohl zur Stellung einer Großmacht erheben. Diese jedoch zu nutzen und zu bewahren, erwies sich neben dem Heere eine gleich treffliche Flotte als erforderlich. Daß nur zwei schwedische Herrscher dies wirklich begriffen haben, und sonst stets über den Landkriegen und der Landarmee die bitter nothwendige Seewehr vernachlässigt und vergessen wurde, trotz aller natürlichen Begabung für seemännische Thätigkeit, diese Interesselosigkeit der Regierung und des Volks trägt die Hauptschuld an dem Zusammenbruche und Hinabsteigen Schwedens von einer glänzenden Höhe, die ihm sein herrliches Landheer erkämpft hatte. Wenn irgend ein Beispiel aus der Geschichte der Völker bei verwandten Umständen den Lebenden die Nothwendigkeit einer starken Flotte, den Fluch ihrer Vernachlässigung zu zeigen vermag, so ist das die Geschichte der schwedischen Seemacht.

Aus der Geschichte Venedigs.

Die Anfänge.

Die Geschichte der Republik Venedig, der größten Seemacht des Mittelalters, ist ja im Allgemeinen bekannt. Wir wissen Alle, wie es aus bescheidenen, kleinen Anfängen zu immer größerer Macht und Blüthe gelangt ist, wie es sich Jahrhunderte lang auf dieser hohen Stufe erhalten hat, bis die Republik den Gewaltstreichen Bonapartes erlag. Aber die Gründe des raschen, gewaltigen Emporkommens, die Ursachen des Verfalls sind weniger offenkundig; gerade über die letzteren gehen sogar die Ansichten weit auseinander.

Wenn man von Rom sagt, daß es nicht an einem Tage erbaut worden sei, so gilt dies erst recht von Venedig. Ein Gründungsjahr kann man überhaupt nicht angeben, sondern nur sagen, daß es während der Stürme der Völkerwanderung entstanden ist. Immerhin mag der Einfall Attilas in Oberitalien im Jahre 452, der in erster Linie die Gestade am nördlichsten und nordwestlichen Theile des Adriatischen Meerbusens traf, Veranlassung gegeben haben, daß in weit größerer Zahl als früher, als etwa beim Durchzug der Westgothen, die Bevölkerung der bedrohten, damals noch so blühenden Städte, wie Aquileja, Concordia, Altinum, Padua, Treviso &c. ihre heimathlichen Wohnstätten verließ, um sich und ihre Angehörigen mitsammt ihrer Habe zu retten. Und da boten sich ihnen eben jene langen schmalen Streifen Landes dar, welche als kleine Inseln vor dem Festlande, vor der Einmündung der Flüsse in einer fast ununterbrochenen Kette von Aquileja bis zur Po-Mündung sich hinzogen, wie sie zum Theil heute noch vorhanden sind (z. B. Chioggia, Pellestrina, Malamocco-Lido). Längst schon waren hier gewiß Fischer und dergleichen Volk ansässig, zu denen sich nun zweifelsohne aus jenen Städten des römischen Festlandes vornehmere, reichere Elemente gesellten — der Grundstock der späteren venetianischen Aristokratie — die sich zunächst aber wohl ganz der Lebensweise und Thätigkeit der übrigen Bewohner anpaßten. Zur Zeit des Ostgothen-Königs Theodorich (493 bis 526) war hier bereits ein neues

Gemeinwesen im Entstehen begriffen, über welches der Kanzler Cassiodor in einem Schreiben an die demselben vorgesetzten „Tribunen“ interessante Mittheilungen hinterlassen hat. Wir entnehmen daraus, daß die Bevölkerung, abgehärtet gegen Wind und Wetter, damals schon sehr eifrig der Schifffahrt auf dem offenen Meere, wie auch die Flüsse des Festlandes hinauf oblag, jedenfalls um mit dem selbst bereiteten Salz Handel zu treiben und den Verkehr in jenen Gegenden zu vermitteln. „Ihr seid geborene Schiffer“ sagt Cassiodor, „denn Ihr müßt auch in der Heimath von Haus zu Haus zu Schiff fahren und durcheilet oft unermeßliche Räume.“ Er schildert auch ihre Wohnungen, welche bei dem Wechsel von Ebbe und Fluth Nestern von Wasservögeln glichen und, über die weite Meeresfläche hin zerstreut, durch Flechtwerk mit einander verbunden waren, um dem Anprall der Wogen zu trotzen. „Einerlei Speise giebt es für Alle: Fische. Aehnliche Häuser umgeben Alle; Arm und Reich wohnt unter völlig gleichen Verhältnissen beisammen.“

Vom Unterthanen zum Herrn von Byzanz.

Nicht auf die Dauer herrschten so idyllische Zustände. Wie anderwärts begannen gerade unter dem Einfluß steigender Erwerbsthätigkeit die Stände sich von einander zu sondern, die Vornehmeren, Vermöglicheren von der Masse sich zu scheiden und danach zu streben, das Regiment immer mehr in ihre Hände zu bekommen. Daß es dabei, wie bei der Wahl der seit dem Ende des siebenten Jahrhunderts an die Spitze gestellten „duces“ oder Herzöge, an Parteiungen und Parteikämpfen nicht fehlte, ist leicht begreiflich. Sie wurden genährt durch äußere politische Verhältnisse. Seit dem Untergang des Ostgothen-Reiches dem byzantinischen Kaiser unterthan, erhielt Venedig oder, wie es für jene Zeit besser bezeichnet wird, See-Venetien, zuerst die Langobarden, dann Kaiser Karl den Großen zum Nachbarn. Es kann nicht Wunder nehmen, daß unter dem Einfluß dieses Namens sich hier gegenüber der byzantinischen Partei eine fränkische bildete, die den Anschluß an das mächtige Franken-Reich befürwortete und in Szene setzte. Aber der entscheidende Schlag, welchen des Kaisers Sohn, Pippin, führen sollte, mißglückte. Es gelang Pippin trotz anfänglicher Erfolge nicht, mit seinem Landheer

(auf einem Damm) bis zum Rivo alto vorzudringen, wohin nach Zerstörung und Preisgabe der früheren Regierungssitze Heraclea und Malamocco der Mittelpunkt des Staates verlegt worden war und von da an (809) dauernd blieb. Die Niederlage, welche die Venetianer unter der Führung ihres Herzogs oder Dogen Angelo Partecipazzo den Franken beibrachten, war entscheidend — man darf sagen für die ganze weitere Entwickelung Venedigs. Karl der Große verzichtete — jedenfalls sehr ungern, denn er hatte die maritime Bedeutung des an der Grenze beider Reiche so günstig gelegenen Ortes wohl erkannt — im Frieden von Aachen 810 auf den Besitz desselben zu Gunsten des byzantinischen Kaisers. Die Hauptgefahr für die dereinstige Unabhängigkeit war damit beseitigt. Denn der kaiserliche Oberherr in Byzanz war weit weg und viel zu viel mit inneren, häuslichen Dingen beschäftigt, als daß er sich mit dem vorgeschobenen Posten da droben im Westwinkel der Adria allzuviel hätte abgeben und ihm zuviel hätte vorschreiben können. Auch bestand immer die Gefahr, daß die Venetianer mit den Königen Italiens sich hätten verbinden und die byzantinische Oberherrschaft ganz hätten abwerfen können. So konnten sie, im Ganzen unbehelligt, ihren Weg für sich weiter gehen; und wie weit dieser sie schon damals führte, erhellt daraus, daß sie im Jahre 828 durch zwei „vornehme (venetianische) Kaufherren“ den Leichnam des heiligen Markus von Alexandrien in Aegypten nach Venedig bringen lassen konnten, dessen Schutzpatron — an Stelle des früheren heiligen Theodor — er nunmehr wurde. Unter seinem Banner, unter den Fittigen des Markus-Löwen zogen fortan die Venetianer hinaus zu friedlichem Wettbewerb, wie zu Kampf und Sieg.

Und an Gelegenheit hierzu fehlte es nicht. Die nächsten Zeiten sind erfüllt mit Kämpfen auf der Adria gegen räuberische Slaven und Sarazenen (auch die Ungarn, denen es 906 erging, wie hundert Jahre zuvor Karls Sohn Pippin), welche die Kräfte des jungen Staates stählten, wie auch der gleichzeitig sich immer mehr ausdehnende Handel eine steigende Vertrautheit mit dem Meere hervorbrachte. Ottos des Großen Gesandter, Liutprand von Cremona, fand die venetianischen Kaufleute bereits in Byzanz thätig, wohin sie insbesondere einen schwungvollen Sklavenhandel betrieben, der 960 verboten wurde, wohl ebenso nutzlos, wie 971 die gewinnbringende Ausfuhr von Waffen und Schiffsbauholz zu den Sarazenen!

Und immer zielbewußter gingen die Venetianer vor: schon war Istrien ihnen untergeben; am Ende des 10. Jahrhunderts gelang es Peter II. Orseolo, dem Freunde unseres Kaisers Otto III. (der mit ebenso schwärmerischer Verehrung an Venedig hing, wie sein Vater Otto II. dasselbe grimmig befehdete), zuerst Dalmatien zu unterwerfen. Und war die Eroberung dieses wichtigen Ostgestades der Adria auch noch keine dauernde, feste, mußte sie vielmehr immer wieder gegen die benachbarten Ungarn und gegen die dortige Bevölkerung selbst vertheidigt werden: der wichtigste Schritt vorwärts zur Gewinnung der Herrschaft auf dem Adriatischen Meere war damit doch gethan; wonach der Markus-Löwe einmal seine Tatzen ausgestreckt hatte, das ließ er so leicht nicht wieder los aus seinen Krallen. Und wie gründlich hatte sich inzwischen das Verhältniß zu dem kaiserlichen byzantinischen Oberherrn geändert! Als im Jahre 1082 der Normannen-Herzog Robert Guiscard mit einer mächtigen Flotte und einem starken Heer einen heftigen Vorstoß gegen das byzantinische Reich unternahm und das wichtige Durazzo in Epirus hart bedrängte, wußte sich Kaiser Alexius aus dem Hause der Komnenen nicht anders zu retten, als daß er die Venetianer zu Hülfe rief, „ein überaus tapferes und im Seekrieg wohl erfahrenes Volk", wie sie der gleichzeitige apulische Chronist Wilhelm nannte, „alte Verbündete" (also nicht mehr Untergebene!), die „mitten in den Wassern hausen; in der weiten Welt giebt es kein Geschlecht, welches zum Kampf auf den Wogen tauglicher wäre". Natürlich, daß die Venetianer diese Unterstützung, an welcher der normannische Angriff thatsächlich scheiterte, nicht umsonst leisteten, sondern sich ihre Dienste theuer bezahlen ließen, so sehr auch die Abwehr der gefährlichen Konkurrenten aus Sizilien in ihrem eigenen Interesse lag. Nicht bloß reiche Geldgeschenke und hohe Ehrenauszeichnungen verlieh der Kaiser in einer Goldbulle dem Dogen und dem Patriarchen und den Kirchen Venedigs; was noch viel wichtiger war: er räumte den venetianischen Kaufleuten in seinem ganzen großen Reich außerordentliche Vorrechte ein. Ueberall sollten sie gänzlich unbehindert von irgend welcher Kontrolle der Beamten und vollkommen abgabenfrei Waaren verkaufen und kaufen können. Damit wurden ihrem Handel alle Städte und Plätze des byzantinischen Reiches von Epirus an bis nach Kleinasien und Syrien hinein mit einem Schlage eröffnet, und die bald darauf beginnenden

Kreuzzüge, namentlich die thatkräftige Unterstützung des hart bedrängten Königs Balduin II. von Jerusalem (1122), brachten den Venetianern neuen Gewinn, insbesondere Gebietsabtretungen im Heiligen Lande und in Syrien selbst, welche dem Levante-Handel neue Bahnen eröffneten, der Seemacht neuen Aufschwung verliehen. Als am 12. März 1171 auf Befehl des Kaisers Manuel infolge vorausgegangener Mißhelligkeiten alle Venetianer im byzantinischen Reich gefangen gesetzt wurden, fanden sich in Konstantinopel allein deren 10 000, welche davon betroffen wurden! Zu dem leider ungünstig verlaufenden Rachezug rüsteten die Venetianer in 100 Tagen 100 neue Galeeren nebst 20 Transportschiffen aus. An 300 Segel aber zählte die Flotte, auf welcher der greise Heinrich Dandolo die Schaaren des vierten Kreuzzuges 1203 nicht nach dem Heiligen Lande oder Aegypten (mit dessen Herrschern Venedig in besten Beziehungen stand), sondern zur Rache nach Byzanz führte. Die ehemaligen Unterthanen und späteren Verbündeten wurden nun die Herren der „Königin der Städte", die Besitzer eines großen Theiles des byzantinischen Reiches, die Gebieter der Adria. Und sie blieben es trotz aller Bemühungen und Anstrengungen ihrer Rivalen, besonders der Genuesen, nach heftigen, andauernden, immer wieder sich erneuernden, wechselvollen Kämpfen mit denselben, welche mehr als einmal bis in die Nähe der Stadt vordrangen und diese, wie den Staat, mit dem Untergang bedrohten. Kolonie reihte sich nun an Kolonie von der Mutterstadt an nach Osten und Süden: „denn je weiter die Machtsphäre der Republik sich ausdehnte, je mehr Anfahrtsstationen und Zufluchtsstätten ihren Schiffen in den griechischen Gewässern offen standen, desto besser war für die Interessen ihres Levante-Handels gesorgt" (Heyd, Gesch. des Levante-Handels, I, 515).

Woher denn nun aber diese riesigen, staunenswerthen Erfolge? welches waren die Ursachen dieses großartigen Aufschwunges? Doch wohl in erster Linie der Umstand, daß man in Venedig bis dahin alle Kräfte auf einen Punkt konzentrirte, auf das Meer, die Entwickelung der Seemacht, die Entfaltung des Handels. In kluger Weise hatte man bisher eine allzu tiefe Einmischung in die Angelegenheiten des Festlandes vermieden, und wenn man auch Friedrich Rothbart eine Zeit lang entgegengetreten war und durch Geld seine Gegner wirksam unterstützt hatte, nach etlichen Jahren finden wir Venedig sogar

wieder an der Seite des Kaisers, und ähnlich verhielt es sich auch im Kampfe der Lombarden gegen Friedrich II. Aber die Verhältnisse führten dann freilich doch dazu, daß die Republik auch auf dem italienischen Festlande festen Fuß faßte und in der Nähe eine Reihe von Eroberungen und Landerwerbungen machte. Im Jahre 1338 wurde im Kriege gegen die übermächtigen Herren von Verona, die Scala, die Landschaft Treviso gewonnen, 1403 Vicenza, Feltre, Bassano, Belluno, 1405 Padua und Verona, 1420 Udine und Friaul: Venedig war damit eine nicht unbedeutende Landmacht geworden.

Es hat nicht an Stimmen in alter, neuer und neuester Zeit gefehlt, die gerade darin den verhängnißvollen Umschwung in der Geschichte Venedigs, den Anfang vom Ende, den Hauptgrund des Niederganges der Republik erblickt haben. Andere haben darauf hingewiesen, daß dieser Landbesitz geradezu nöthig war, daß damit das nothwendige Hinterland geschaffen wurde, welches zum Theil insbesondere das für die Flotte nöthige Bauholz lieferte, „die Zufuhr nothwendiger Lebensbedürfnisse vom benachbarten Festlande und die Abhängigkeit gewisser Handelszweige sicherte, welche nur blühend waren, wenn Venedig die Schifffahrt auf dem Po beherrschte, die Verfertigung des gleichen Produktes bei den Nachbarn hinderte und sie auf diese Weise zum Ankauf der venetianischen Waaren zwang. Um gewisse Theile des Handels zu retten, mußte man eine gewisse Gewalt über das benachbarte Festland üben; als hier zu mächtige Fürsten sich erhoben, als daß sie diese Gewalt ertragen hätten, mußte man sie stürzen. So entstanden jene Kriege (gegen die Carrara, Scala, Visconti, Este, die Patriarchen von Aquileja), die man nicht sowohl um ein Recht oder um das eigene Leben als um die Erhaltung der vorhandenen Blüthe führte", sagt Leo, Geschichte von Italien 196, der wir vollkommen beipflichten, namentlich im Hinblick auf den so wichtigen, in stetem Zunehmen begriffenen Handel mit Deutschland, der sich so viel sicherer entfalten konnte.

Die wirthschaftliche Blüthe Venedigs.

Und was war das für eine herrliche Blüthe, zu der sich das ehemalige Fischerdorf oder die ehemaligen Fischerdörfer emporgeschwungen hatten! Oft angeführt sind die Ziffern, in

denen der Doge Thomas Mocenigo 1423 kurz vor seinem Tode, wie berichtet wird, den damaligen Stand des Handels, des Verkehrs, der Flotte &c. vor den um ihn versammelten Rathsmitgliedern ausdrückte.

Danach schickte Venedig jährlich Waaren nach allen Gegenden der Welt im Werthe von 10 Millionen Dukaten, wovon der Gewinn 4 Millionen betrug. Der Handel nach der Lombardei in Tüchern und Zeugen, Baumwolle, Wolle, goldenen und seidenen Stoffen, Gewürzen, Zucker, Seife, Sklaven &c., (ohne Salz!) brachte jährlich 2 790 000 Dukaten in die Stadt. Aus Florenz kamen jährlich u. A. allein 16 000 Stücke allerlei Tuches, welche nach der Berberei, Aegypten, Syrien, Cypern, Rhodos, der Romania, Candia, Morea, Istrien verfrachtet wurden.

Der außerordentlich gewinnbringende Handel mit Deutschland, wobei unsere deutschen Kaufleute die Naturprodukte und Manufakturerzeugnisse der Heimath gegen die Waaren des Orients und die Erzeugnisse des venetianischen ungemein regen Gewerbefleißes umtauschten, läßt sich ziffernmäßig gar nicht genau feststellen. Um das Jahr 1472 schätzte der Venetianer Paolo Morosini den jährlichen Umsatz der deutschen Kaufleute in Venedig auf eine Million Dukaten (Simonsfeld, Der Fondaco bei Tedeschi und die deutsch-venetianischen Handelsbeziehungen II, 37 ff.). Die Seemacht aber gab Thomas Mocenigo auf 3300 Schiffe (Kauffahrer) mit 25 000 Matrosen und 45 Galeeren mit 11 000 Mann Bemannung an. Der Werth der Häuser betrug nach ihm über 7 Millionen Dukaten (etwa 90 Millionen Lire heutigen Tages); tausend Adelige hatten ein Einkommen von 700 bis 4000 Dukaten (9000 bis 50 000 Lire); es war die Zeit, wo sich Venedig (das nie die Nachtheile des Lehenswesens kennen lernte), im Innern durch eine kluge, nicht tyrannisch herrschsüchtige Aristokratie trefflich geleitet, noch immer im Aufsteigen begriffen, in das schönste Mannesalter trat, jedenfalls am gesundesten und wohlsten sich befand.

Landmacht und Seemacht.

Thomas Mocenigo hatte auf dem Sterbebette vor ungerechten Kriegen, d. h. vor einer Fortsetzung der Eroberungspolitik auf dem italienischen Festland (der Terra ferma) und vor deren Vertreter Francesco Foscari als seinem Nach-

folger gewarnt — umsonst! Eben der Letztere wurde gewählt, der Krieg gegen die Visconti in Mailand, im Bunde mit Florenz, Ferrara &c. begann alsbald und brachte der Republik in Brescia (1426) und Bergamo (1427) neuen Gebietszuwachs, wozu nach etlichen Jahren (1449) noch Crema kam — aber eben damit hatte man sich auf eine schiefe Ebene begeben. Venedig hätte sich in der That mit den früheren Landerwerbungen begnügen und sein ganzes Augenmerk nach einer anderen Seite hin richten sollen, von welcher seiner Seeherrschaft eine viel größere Gefahr immer näher rückte. Im Osten ballte sich immer dunkleres Gewölk zusammen: die türkische Macht breitete sich immer weiter aus und bedrohte durch Besitzergreifung verschiedener Gebiete immer ernster den Seebesitz der Republik und den Seehandel in und mit der Levante und damit die eigentliche Grundlage ihrer Herrschaft und ihrer Machtstellung. Diesem Vordringen der Türken hätte sich Venedig bei Zeiten mit aller Macht entgegenstemmen sollen und wohl auch können, wenn es sich nicht schon allzu tief in die Angelegenheiten des italienischen Festlandes verstrickt gehabt hätte. Insofern wurde die „Abkehr vom Meere", d. h. die Hintenansetzung der auf die Beherrschung des Meeres gerichteten Bestrebungen verhängnißvoll.

Eroberung Konstantinopels durch die Türken.

Die Einnahme von Konstantinopel durch die Türken im Jahre 1453 war ein furchtbares Mene Tekel für die Venetianer — aber sie achteten dessen nicht und glaubten durch Unterhandlung und friedliche Uebereinkunft und Handelsverträge mit den Türken die schlimmste Gefahr abwenden zu können. Es wurden ihnen auch allerdings ihre Handelsprivilegien bestätigt, aber statt der früheren Abgabenfreiheit mußten sie nun wieder Zölle entrichten, und bald setzten die Türken ihren siegreichen Eroberungszug fort. Der glückliche Eroberer von Byzanz, Sultan Mohammed II., erkannte, was Noth that. Er schuf mit größter Energie eine ansehnliche Flotte, mit welcher nur zu bald dann die Angriffe auf die venetianischen Besitzungen im griechischen Meere und auf der Halbinsel Morea beginnen konnten. „Gingen aber diese der Republik verloren", urtheilt Heyd (a. a. O. I, 323), so war es auch um ihre Uebermacht in den griechischen Meeren geschehen; denn die Seeherrschaft be-

ruhte nicht bloß auf der Kriegstüchtigkeit der Marine, sondern wesentlich auch auf dem Besitz guter und zahlreicher Flottenstationen.“ Im Jahre 1479 fielen Argos, Negroponte und Lemnos in die Hände der Türken nach 16jährigem Kriege; bereits begann der Handel in Konstantinopel zu sinken. Was half es, daß die Republik 1498 in den Besitz der Insel Cypern gelangte, den sie ihrer „Tochter“, der schönen Königin Katharina Cornaro abnöthigte? Zwei Jahre später (1500) gingen Modon und Koron verloren, die geradezu als die beiden „Augen“ des venetianischen Gemeinwesens bezeichnet wurden (Heyd I, 331).

Der Seeweg nach Ostindien.

So auf seinem wichtigsten Gebiet empfindlich geschwächt, trat Venedig in die neue Zeit ein, an deren Schwelle die Entdeckung des Seeweges nach Ostindien durch die Portugiesen stand. Das war der zweite entscheidende Schlag, der die Republik traf und ihre Lebensbedingungen, das Monopol des gewinnbringenden Levante-Handels, die Hauptquelle ihres Reichthums, untergrub. Das Abendland war fortan nicht mehr darauf angewiesen, die Spezereien Indiens aus zweiter oder dritter Hand durch die alleinige Vermittelung Venedigs zu beziehen; an der Quelle selbst schöpften vielmehr nun die Portugiesen und konnten die Preise beim Verkauf in Lissabon bedeutend herabsetzen. Die ungeheure Größe der Gefahr entging der Regierung in Venedig keineswegs und sie zog eifrig in Erwägung, wie derselben zu begegnen sei. Unter den mancherlei Projekten ist gewiß für uns heutzutage das interessanteste das (1504) eifrig erörterte eines Kanals von Suez, welches unter den obwaltenden Umständen für Venedig jedenfalls das weitaus beste gewesen wäre, ja sogar vielleicht eine Rettung aus aller Gefahr. (cf. Fulin im Archivio Veneto t. II., p. 195.) Vor Allem aber suchte man auf den Sultan von Aegypten einzuwirken, durch dessen Hand bisher der indische Handel gegangen war, und zwar in doppelter Richtung. Einmal sollte er nach dem Rathe Venedigs die indischen Fürsten gegen die Portugiesen aufstacheln, daß diese in Indien nichts zum Einkauf bekämen, verschlossene Thüren fänden und dann nicht mehr wiederkehrten. Ferner rieth man ihm dringend, die übertrieben in die Höhe geschraubten Preise für die Spezereien in Alexandrien

herabzusetzen, damit die Venetianer mit den Portugiesen eher konkurriren könnten und nicht in der That gezwungen würden, der Einladung des Königs Manuel von Portugal entsprechend, die indischen Waaren billiger direkt in Lissabon zu holen. Von besonderem Erfolge waren diese Vorstellungen bei dem Sultan von Aegypten freilich nicht begleitet: der portugiesisch-indische Handel stieg fortwährend, der venetianisch-arabische sank empfindlich. Naheliegend ist die oft aufgeworfene Frage, warum denn Venedig so hartnäckig an dem alten Handelswege festhielt, warum es nicht entschlossen und energisch dem neuen sich anpaßte, selbst seine Schiffe auf dem neuen nach Indien sandte? Das hätte nun freilich, wenn nicht eine radikale Aenderung der ganzen bisherigen Handelspolitik, so eine kolossale Anspannung aller seiner Kräfte erfordert. Denn gutwillig etwa als Genossen oder eine Art Kompagnons hätte König Manuel schwerlich die Venetianer an den Fahrten nach Ostindien theilnehmen lassen; sie hätten wohl nur als Konkurrenten der Portugiesen auf eigene Faust die weite, weite Fahrt riskiren müssen. Und dazu vermochten sie sich nicht mehr aufzuschwingen, waren ihnen andererseits die Hände zu sehr gebunden. Abgesehen davon, daß eine totale Abkehr von Aegypten für die dortigen venetianischen Niederlassungen und Faktoreien in Alexandrien, Kairo, Syrien, wie für das venetianische Cypern sehr bedenklich hätte werden können; es rächte sich nun, daß man die Türken in ihrem Siegeslauf nicht rechtzeitig aufgehalten hatte, daß jetzt die Rücksicht auf ihre weitere Ausdehnung und die Furcht vor neuen Uebergriffen derselben die venetianische Seemacht im Osten des Mittelländischen Meeres gefesselt hielt.

Der Niedergang Venedigs.

Und nun rächte sich auch die unersättliche Ländergier Venedigs, die falsche Sucht nach Vergrößerung des Landbesitzes, die noch eben kurz zuvor (1499) zur Annexion von Cremona geführt hatte. Sie führte eben andererseits zur Gründung der Liga von Cambray durch die neidischen, eifersüchtigen Nachbarn und Feinde der Republik, welche alle ihre Kraft zusammennehmen mußte, um einigermaßen ehrenvoll zu bestehen. Da war freilich keine Zeit zu neuen, weitausschauenden maritimen Unternehmungen.

Und sie sollte auch nicht mehr wiederkommen! Wenn auch Venedig schließlich seine Besitzungen auf der Terra ferma behielt, der Ansturm hatte doch an den Grundfesten der Republik so gewaltig gerüttelt, die Kräfte so geschwächt, daß Venedig auf eine weitere aktive Politik auf dem Festlande verzichten mußte, um so mehr, als die Türken, die sich inzwischen Aegyptens und Syriens bemächtigt hatten, aufgehetzt von den Franzosen, den Kampf gegen Venedig bald wieder begannen und dann nach einer mehrjährigen Ruhepause mit Nachdruck fortsetzten. Trotz der heldenmüthigen Vertheidigung Famagostas durch den unglücklichen Marcantonio Bragadin, trotz des glänzenden Seesieges bei Lepanto, bei dem die venetianische Flotte das Beste that, mußte Venedig, von den übrigen christlichen Mächten im Stich gelassen, 1573 auf den Besitz von Cypern verzichten und damit das Ende seiner Großmachtstellung unterzeichnen. Es sank fortan langsam, aber stetig und unaufhaltsam zu einer Macht zweiter Ordnung herab — während die Stadt selbst zu gleicher Zeit in wunderlichem Gegensatz zur staatlichen Entwickelung immer mehr zur Weltstadt à la Paris sich ausbildete. Trotz des eingetretenen politischen Wandels war das 16. Jahrhundert eine glanzvolle, herrliche Zeit für Venedig. Es genügt, hier nur kurz an die wunderbare Blüthe der Kunst und Malerei, Skulptur und Architektur zu erinnern, an die prunkvollen Feste und Festlichkeiten, bei welchen der ganze Reichthum der durch den Handel reich gewordenen Adeligen und nicht minder der durch eigenen Fleiß und Geschicklichkeit emporgekommenen industriellen, gewerbetreibenden Klassen sichtlich zu Tage trat. So ungeheuer waren die Schätze, welche man in der vorhergehenden Zeit angesammelt, daß man davon noch lange zehren konnte, gleich wie die venetianischen Diplomaten noch lange als die geschicktesten galten und die Kunst immer neue Blüthen trieb. — Von einem allgemeinen wirtschaftlichen Niedergang kann in Venedig weder damals im 16. Jahrhundert noch auch später in dem Maße geredet werden, als er sonst mit der Einbuße an politischer Macht oder maritimer und kommerzieller Bedeutung verbunden zu sein pflegt, wenngleich natürlich der Gewinn sich auf einen kleineren Kreis reduzirte, und die Einkünfte des Staates durch den verminderten Handel beträchtlich sanken, aber selbst noch zuletzt bei einer Bevölkerung von 3 Millionen Menschen pro Jahr mehr als 9 Millionen Dukaten betrugen. (Sybel, Gesch. der Revolutionszeit IV, 190.) Die Erhaltung

des Erworbenen und der ruhige, friedliche, durch Kriegslärm nicht gestörte Genuß des gewonnenen Besitzes bildeten ja nunmehr im 16. und 17. Jahrhundert gerade die Hauptsorge der leitenden adeligen Kreise und ließen sie von auswärtigen, gefährlichen größeren Plänen und Verwickelungen, wie von der Verfolgung neuer, weiterer Ziele zurückschrecken, eine Stimmung, die sich dann natürlich nur allzu leicht auf die übrigen Klassen der Bevölkerung übertrug und lähmend auf den ganzen Gang der Staatsgeschäfte wirkte. Daß es an besseren, kräftigeren, gesunderen Elementen nicht fehlte, daß auch die Regierung sich noch zu energischem Widerstand aufraffen konnte, zeigt ihr würdiges Verhalten gegen Papst Paul V. und dessen Bannfluch (1606), zeigt insbesondere die tapfere, heldenmüthige zweiundzwanzigjährige Vertheidigung der Insel Candia gegen die Türken, vornehmlich durch Francesco Morosini (bis 1669), zeigen dessen unvergängliche Kriegsthaten alsdann gegen die Türken im Peloponnes, welche nach dem vorübergehenden Erwerb von Morea (bei dessen Kolonisation die Venetianer nochmals ihre alte Geschicklichkeit zeigten), in der Vertheidigung von Corfu (1716) und in den Seesiegen des Angelo Emo (1784 bis 1786) gegen Tunis noch ein spätes Echo und schwachen Nachhall fanden. — Es fehlte auch nicht an einsichtigen Männern in den letzten Zeiten, welche auf verschiedenen Gebieten, im Verfassungsleben, in der Wirthschaftspolitik &c. heilsame Reformen vorschlugen, und — was uns hier speziell interessirt — aus dem Werke „Venezia e le sue lagune“ vol. I, par. II, p. 243 ff. (Venedig 1847) ersehen wir, daß man wiederholt seit der Mitte des 17. Jahrhunderts auch an sehr wünschenswerthe, nothwendige Reformen und Verbesserungen hinsichtlich der Flotte gedacht und einzelne Versuche mit Einführung neuer Schiffstypen angestellt hat. Aber dies geschah Alles doch nur in lauer und flauer Weise und waren nur halbe Maßregeln, gerade wie in der äußeren Politik die Regierung, weil ihr die Machtmittel fehlten, seit dem 17. Jahrhundert nie mehr zu einer entschiedenen Haltung sich aufraffen konnte. So war es ja auch bei dem unrühmlichen Ende: „Elemente des tüchtigsten Widerstandes“ waren vorhanden (Sybel, Geschichte der Revolutionszeit IV, 197); die Bürger der Städte und besonders die Bauern des Festlandes, welche unter der einsichtigen, geordneten Verwaltung Venedigs sich immer so wohl befunden hatten, wie die Einwohner der Lagunenstadt ja auch selbst,

erhoben sich in Massen und waren bereit, die Republik gegen die Franzosen zu vertheidigen. Aber „es fehlte am Entscheidenden, am Muthe des Entschlusses bei der Regierung selbst". Die Regierung, d. h. die führende Aristokratie war alt und durch das träge, andauernde, immer mehr sich steigernde üppige Genußleben altersschwach und entkräftet geworden und reif zum Untergang. –

Was aber lehrt uns nun die Geschichte Venedigs? Einmal die hohe Bedeutung einer starken Flotte für jeden Staat. Seestaaten mit einem ausgedehnten Handel und mit überseeischen Besitzungen dürfen unter keinen Umständen die Grundlage ihrer ganzen Existenz, ihre Marine, irgend vernachlässigen. Wollen sie zugleich Landmacht werden, so darf dies nie auf Kosten der Marine geschehen. Und daß ebenso das Umgekehrte gilt, ist selbstverständlich. Wie man es machen muß, haben die Türken im 15. Jahrhundert gezeigt, welche ihre ungeheuren Erfolge durch die starke Ueberlegenheit ihrer Streitkräfte zu Wasser und zu Lande errungen haben. Ferner sehen wir aus unserem geschichtlichen Ueberblick, wie schwer sich versäumte Gelegenheiten rächen, und wie für das Fortleben eines Staates Alles darauf ankommt, ob er es versteht, im richtigen Moment durch Erfassung neuer Aufgaben sich zu verjüngen, seinem Organismus neue Säfte und frische Kräfte zuzuführen. Stillstand ist Rückschritt. Wer rastet — rostet!

Zweiter Theil.

Aufsätze wirthschaftlichen und technischen Inhalts.

Die deutschen Arbeiterinteressen, der Weltmarkt und die Flotte.

Im Jahre 1885 schrieb Friedrich Engels in einem Artikel für die sozialdemokratische „Neue Zeit", so lange Englands Industriemonopol gedauert habe, hätte die englische Arbeiterschaft bis zu einem gewissen Grade theilgenommen an den Vortheilen dieses Monopols; mit dem Zusammenbruch dieses Monopols aber müsse die englische Arbeiterklasse diese bevorrechtigte Stellung verlieren, und dann werde der Sozialismus auch in England triumphiren. Bis jetzt ist diese Prophezeiung nicht eingetroffen, und die englischen Arbeiter treten auch heute noch mit größerer Energie für die Fortdauer der ihnen aus dem britischen Welthandel zufließenden realen Vortheile ein als für die sozialistischen Utopien. Dann, ebenfalls in der „Neuen Zeit", stellte im Dezember 1899 der Marxist Karl Kautsky mit tiefem Bedauern die Thatsache fest, daß die Arbeiterwelt Englands sich mit Eifer zum Imperialismus bekenne, daß in ihr eine starke auswärtige Politik und eine unüberwindliche Flotte die kräftigste Unterstützung fänden, weil nach ihrer Ueberzeugung durch Erschließung fremder Märkte, durch Sicherung des Absatzes und der Einfuhr die wirthschaftlichen und sozialen Interessen der Arbeiter am besten gefördert würden. Sie erkennen „die Expansionspolitik als ein Mittel, die Industrie zu beleben durch Erweiterung nicht bloß des äußeren Marktes, sondern auch des inneren". Und ein radikaler englischer Sozialist, Hyndman, hat das lapidare Wort geprägt: „Unsere Existenz als eine Nation von freien Menschen hängt von unserer Beherrschung der See ab!"

Liegen die wirthschaftlichen Verhältnisse in Deutschland aber anders wie in England? Und läßt sich etwa daraus der bisherige Gegensatz zwischen der deutschen und der englischen Arbeiterwelt in ihrer Haltung zur Kriegsmarine erklären?

Zur Beantwortung dieser Frage müssen wir zuvor einen Blick auf die Interessen werfen, die Deutschland auf dem Weltmarkte hat.

Deutschlands Welthandel und Seeschifffahrt.

In den letzten 5 bis 6 Jahren haben der auswärtige Handel und die ihm dienende Schifffahrt einen gewaltigen Aufschwung genommen. Von 1894 bis 1898 ist der Spezialhandel im Gewicht von 55 Millionen Tonnen auf 73 Millionen Tonnen, im Werth von 7 1/3 Milliarden Mark auf 9 1/2 Milliarden Mark gestiegen. Die endgültigen Zahlen für 1899 liegen noch nicht vor, doch ist nach den bisherigen Berechnungen ein Anwachsen des Werthes auf nahezu 10 Milliarden festgestellt. In dem ganzen Zeitraum von 1880 bis 1894 war die prozentuale Zunahme des Handels (25 pCt.) geringer als in der kurzen Spanne von 1894 bis 1898 (28 pCt.). Eine derartig anhaltende und schnelle Steigerung unseres Handels wie in dem letzten Jahrfünft ist in der deutschen Wirthschaftsgeschichte bisher ohne Beispiel; sie übertrifft im Verhältniß auch die Entwickelung in allen Staaten weitaus, namentlich auch die englische, die in der gleichen Zeit nur eine Steigerung um 14 pCt. aufweist. Und dies Wachsthum des deutschen Außenhandels ist wiederum in erster Linie der Zunahme des S e e h a n d e l s zu danken, der in raschem Fortschritt gegenwärtig etwa 70 pCt. des ganzen Handels mit einem Werthe von rund 7 Milliarden Mark umfaßt.

Den gleichen Aufschwung zeigt die Schifffahrt. Von 1873 bis 1894 hat sich die Gesammtzahl der in deutschen Häfen verkehrenden Schiffe von 94 700 auf 143 460, die Gesammttonnage von 11,9 auf 29,4 Millionen Registertonnen, von 1894 bis 1898 aber die Zahl der Schiffe auf 174 200, die Tonnage auf 35,5 Millionen Registertonnen gehoben; die stärkste Zunahme fällt in die Jahre 1896 bis 1898, nämlich 21 483 Schiffe mit 4,5 Millionen Registertonnen. Die Gesammtzahl der zwischen deutschen und fremden Häfen verkehrenden Schiffe stieg von 1894 bis 1896 von 53 300 auf 56 300 und bis 1898 dann weiter auf 66 600. Und nicht nur die Zahl der Schiffe hat zugenommen, sondern auch ihre Transportleistung und die Länge der Reisen. Die Leistungen in der Fahrt zwischen europäischen und deutschen Häfen sind heute ebenso groß, der

Umfang der Schiffsleistungen zwischen deutschen und überseeischen Häfen allein aber dreimal so groß wie die des gesammten deutschen Seeverkehrs im Jahre 1873. Der Verkehr unter deutscher Flagge beansprucht hiervon nach der Zahl der Schiffe 75, nach der Tonnage 54 pCt. Die deutsche Handelsflotte hat gegenwärtig eine Transportleistungsfähigkeit von 4 Millionen Registertonnen, einen Werth von mehr als 500 Millionen Mark und zählt die größten Schifffahrtsgesellschaften der Welt in ihren Reihen.

Nur Großbritannien ist Deutschland noch in Handel und Schifffahrt überlegen. Aber die Engländer spüren überall in der Welt unseren Wettbewerb. In unzähligen Aeußerungen haben sie ihrem steigenden Mißvergnügen über diesen gewaltigen Aufschwung Deutschlands unverhohlen Ausdruck gegeben. Sie ahnen und fürchten, daß ihr Monopol auf dem Weltmarkt in die Brüche gehe, und darum die unerhörten Anstrengungen eines rücksichtslosen Imperialismus, die Vorherrschaft zu behaupten, die von der englischen Arbeiterklasse als Förderung ihrer eigenen Interessen verstanden und unterstützt werden. Haben die deutschen Arbeiter nun weniger Antheil und Vortheil als ihre englischen Kameraden an einer machtvollen Stellung Deutschlands auf dem Weltmarkt? Wir erhalten hierauf Bescheid, wenn wir sehen, wie die Volksmassen in Konsumtion und Produktion an dieser Verflechtung Deutschlands in die Weltwirthschaft betheiligt sind.

Die Verflechtung der deutschen Volkswirthschaft in die Weltwirthschaft.

Die Hauptaufgabe des auswärtigen Handels ist die Einfuhr von Rohstoffen für den direkten Verbrauch und für die gewerbliche Verarbeitung einerseits und die Ausfuhr von deutschen Fabrikaten andererseits. In zweiter Linie erst steht die Ausfuhr von Rohstoffen und die Einfuhr von Fabrikaten. Diese Tendenz hat sich im Laufe der letzten Jahre immer schärfer ausgeprägt. Betrug 1894 die Einfuhr an Rohstoffen 2888 Millionen Mark, so war sie 1898 bereits um 920 Millionen (32 pCt.) größer, während die Einfuhr von Fabrikaten nur von 1049 auf 1272 Millionen gewachsen war. Umgekehrt war die Ausfuhr von Fabrikaten um rund 560 Millionen gestiegen, die von Rohstoffen um 236. Diese überaus große

Zunahme der Einfuhr von Rohstoffen und der Ausfuhr von Fabrikaten zeigt die schnell wachsende Abhängigkeit der deutschen Volkswirthschaft, in erster Linie der Industrie, von fremden Märkten. Ueberblickt man nun die Herkunft der Einfuhr und den Verbleib der Ausfuhr nach den Hauptrichtungen, so tritt mit schärfster Deutlichkeit die Wichtigkeit des Seeverkehrs hervor. Die amtliche Bearbeitung der „Deutschen Seeinteressen 1895 bis 1898“ unterscheidet in Bezug auf die Einfuhr drei Gruppen:

1. Waaren, die in Deutschland überhaupt nicht erzeugt werden; dazu gehören die sogenannten Kolonialwaaren (Kaffee, Thee, Reis, Gewürze u. s. w.), das Petroleum, ferner die wichtigsten Rohstoffe mancher Industrien, so der Textilindustrie (Baumwolle, Seide, Jute), der chemischen Industrie (Indigo, Chilisalpeter, Ammoniak, Jod, Farbhölzer u. s. w.), der Lederindustrie (Häute, Felle, Gerbstoffe), der Kautschukindustrie, der Industrie der Oele, der Holz- und Schnitzindustrie (Elfenbein, Perlmutter, fremde Hölzer), der Metallindustrie (Zinn); für die Landwirthschaft gewisse Düngemittel. Zum Mindesten $^9/_{10}$ aller dieser Waaren, die ein Drittel der gesammten Rohstoffeinfuhr ausmachen, kommen auf dem Seewege zu uns.
2. Waaren, bei denen die Einfuhr die nur den kleineren Theil des Gesammtbedarfes deckende inländische Industrie weitaus übersteigt. Hierher sind zu rechnen die übrigen Rohstoffe der Textilindustrie (Wolle, Flachs, Hanf), ein Theil der Materialien für die Lederindustrie (Rindshäute), die Metallindustrie (Kupfer), die Oelindustrie (Leinsaat, Oelkuchen), an Genußmitteln Tabak, an Nahrungsmitteln Fische, für die Landwirthschaft Viehfutter, Düngemittel. Auch von diesen Waaren gehören etwa $^9/_{10}$ dem Seehandel an.

2a. Eine Mittelstellung nehmen einige Rohstoffe und Halbfabrikate, wie Braunkohlen, Erze, Garne, ein, die zur Ergänzung der heimischen Produktion dienen, im Inlande aber annähernd in gleichen Mengen erzeugt werden. Hiervon darf man rund $^2/_3$ auf den Seeverkehr rechnen.

3. Waaren, die lediglich zur Ergänzung der den weitaus größten Theil des Gesammtbedarfes deckenden Inlands-

produktion eingeführt werden. Das sind vor Allem Nahrungs- und Genußmittel (Getreide, Fleisch, Eier, Schmalz, Obst), dann lebendes Vieh und Holz. Von dieser ganzen Gruppe wird kaum ein Drittel auf dem Seewege eingeführt, mehr als zwei Drittel stammen aus den kontinentalen Nachbarländern.

Was nun die Ausfuhr betrifft, so tritt auch hier die ungemein große Bedeutung des Seeverkehrs hervor.

1. Die Ausfuhr von Rohstoffen und Fabrikaten der Landwirthschaft und ihrer Nebengewerbe, die einen Werth von über 500 Millionen ausmacht, geht zu $^9/_{10}$ über See.
2. Unbedeutend dagegen ist die Ausfuhr über See von Rohstoffen des Bergbaues und der Industrie.
3. Von größter Wichtigkeit ist der Seehandel für den Absatz der Fabrikate. Daran sind z. B. betheiligt die Textilindustrie mit $^3/_4$, die Metallindustrie mit über $^2/_3$, die chemische Industrie mit $^4/_5$, die Leder- und Kautschukindustrie mit $^2/_3$, Glas- und Stein- sowie Papierindustrie mit je $^3/_4$, Holzindustrie mit fast $^9/_{10}$ ihres Werthes vom Gesammtexport. Abgesehen vom Baugewerbe, giebt es keine deutsche Industrie, die nicht in sehr erheblichem Umfange auf die Ausfuhr ihrer Fabrikate über See angewiesen wäre.

Die deutschen Arbeiter und der Seehandel.

Von den großen Zweigen der nationalen Produktion ist also die Landwirthschaft mit ihren Nebengewerben an der Ausfuhr zur See für eine Anzahl ihrer Erzeugnisse, namentlich Zucker, in hohem Maße unmittelbar betheiligt, bei der Einfuhr ist sie vor Allem an der Zufuhr von Düngemitteln und Futterstoffen interessirt.

Noch vielseitiger ist das Interesse der Industrie am Seehandel. Es giebt, wie gesagt, keine große deutsche Industrie, die nicht für die Einfuhr von Rohstoffen oder die Ausfuhr von Fabrikaten in gewaltigen Mengen auf die See angewiesen

wäre. Nehmen wir nur die folgenden acht großen Zweige des deutschen Gewerbefleißes: Textil-, Leder-, Bekleidungs-, Holz- und Schnitz-, Metall-, Maschinen-, Seifen-, Fett- und Oel- sowie die chemische Industrie, so fallen durchschnittlich drei Viertel und mehr ihrer Rohstoffe und Fabrikate auf den Seehandel. In diesen acht Gebieten der Industrie waren 1895 aber insgesammt fast 1²/₃ Millionen Betriebe mit 4²/₃ Millionen Arbeitern, die mit ihren Familien eine Bevölkerungszahl von 11¹/₅ Millionen ausmachen, thätig. Und seitdem ist diese Zahl noch sehr bedeutend gestiegen. Als Ausfuhrindustrien kommen außer den genannten namentlich noch die Industrie der Steine und Erden, die Cement-, Porzellan- und Glasfabrikation (zusammen im Jahre 1895 5688 Betriebe mit 137 736 Beschäftigten und etwa 300 000 Erwerbsthätigen und Angehörigen), sowie die Papierindustrie (71 631 Betriebe mit 152 909 Beschäftigten — 306 547 Erwerbsthätige und Angehörige —) in Betracht. An der Rohstoffeinfuhr sind ferner große Theile der Industrie der Nahrungs- und Genußmittel interessirt, von denen nur die Tabakfabrikation (19 357 Betriebe, 153 080 Beschäftigte, 273 692 Erwerbsthätige und Angehörige) genannt sei.

Rechnen wir noch die übrigen an dem Bezug auswärtiger Rohstoffe und der Ausfuhr ihrer Fabrikate interessirten Gewerbszweige hinzu, denken wir an die rund 50 000 Arbeiter im deutschen Schiffsbau, an die 40 000 deutschen Seeleute, an die Zehntausende von Hafenarbeitern, endlich an den gewaltigen Antheil, den Handel und Verkehrsgewerbe an dem Seeverkehr haben, so darf die Behauptung nicht als übertrieben gelten, daß 25 bis 28 Millionen Menschen, das ist etwa die Hälfte unserer Gesammtbevölkerung, in ihrer Arbeitsgelegenheit von der ungehinderten Ein- und Ausfuhr auf dem Seewege abhängig sind. Würden die überseeischen Rohstoffe ausbleiben, so würden sehr bald ganze große Industriezweige, die Millionen von Menschen Brod geben, die Arbeit einstellen müssen, die Arbeiter würden entlassen und in Noth gerathen. Die gleiche unheilvolle Wirkung müßte das Stocken der Ausfuhr von Erzeugnissen des Gewerbefleißes und der Landwirthschaft haben. Angesichts der großen Abhängigkeit der deutschen Volkswirthschaft von der Ein- und Ausfuhr zur See muß mit vollem Rechte die Offenhaltung der See als eine Lebensfrage der Nation — und zwar

in erster Linie gerade der handarbeitenden Klassen — bezeichnet werden.*)

Und deuten nicht alle Anzeichen darauf hin, daß diese Entwickelung noch weit von ihrem Höhepunkt entfernt ist? „Es giebt keinen Staat in Europa, der so große Fortschritte in Industrie und Handel während des letzten Jahrzehnts gemacht hat, wie Deutschland," schrieb die amerikanische Zeitung „Globe" Ende Oktober vorigen Jahres. Die Eingangs angeführten Ziffern bieten die Grundlage für eine solche Behauptung. Man hat so oft von der Ungunst der Lage Deutschlands gesprochen. Politisch mag das zutreffen, wirthschaftlich nicht. Denn Deutschland hat für den großen internationalen Verkehr das umfangreichste Hinterland: sich selbst und ganz Mitteleuropa; im Westen aber liegt Frankreich, das an einer Stagnation der Bevölkerung krankt, im Osten Rußland, das noch in den ersten Anfängen seiner Entfaltung steht. So wird Deutschland Lieferant und Transporteur nicht nur für sein eigenes Gebiet, sondern auch für Oesterreich-Ungarn, Westrußland, Schweiz und Ostfrankreich. Tief aus dem Inlande führen große Wasseradern durch gewaltige Pforten direkt in das Weltmeer. Eine schnelle Volksvermehrung begünstigt die Intensität der Produktion. Der deutsche Fabrikant wie der deutsche Kaufmann wissen sich der Eigenart fremdländischen Bedarfes anzupassen. Die deutsche Technik ist ebenbürtig der englischen. England war einst der Waarenlieferant der ganzen Welt. Aber hat es das Monopol verbrieft und versiegelt für alle Zeiten? Erst seit einer kurzen Zeitspanne sind wir Deutschen ernsthaft in den Weltmarkt eingetreten. Und wir haben uns nicht nur selbst schon von dem englischen Zwischenhandel befreit, sondern auch eigenes Terrain erobert. Noch aber eröffnet sich ein schier endloses Feld der Thätigkeit in Ostasien, der Koloß Afrika ist kaum angebohrt und Südamerika nur an

*) Wir verzichten hier auf eine Wiederholung der detaillirten Berechnung über die Zahl der direkt am Kriegsschiffbau betheiligten Arbeiter auf den Werften, in den Eisenwerken, Geschützgießereien, Bergwerken 2c. Darüber geben Nauticus, Neue Beiträge, 1898 (S. 1 u. ff.) und Nauticus, Jahrbuch, 1899 (S. 20 u. ff.) Auskunft. Dort wurde ihre Zahl auf etwa 75 000 mit 150 000 Angehörigen ermittelt. Mit dem neuen Flottengesetz würden sich diese Ziffern nicht unbeträchtlich erhöhen, wahrscheinlich auf 100 000 resp. 200 000.

den Rändern berührt. An der wirthschaftlichen Erschließung dieser ungeheueren Länder- und Völkermassen unser wohlgemessen Theil zu nehmen, muß Deutschland als sein Recht und seine Pflicht erachten; es ist das Ziel einer in inneren Nothwendigkeiten ruhenden Entwickelung.

Deutschlands Ausbreitung auf dem Weltmarkt und der Wohlstand im Innern.

Daß eine solche Ausdehnung unseres Seehandels auch den Massen und insbesondere den gewerblichen Arbeitern zu gute gekommen ist und noch weiter nützen wird, bestreitet im Ernste Niemand. Auch in diesem Punkte ist die Gleichartigkeit der Entwickelung mit der englischen zutreffend: Die wachsende Ausbreitung auf dem Weltmarkte hat hier wie dort steigenden Wohlstand zur Folge. Auch in Deutschland haben sich die Einkommenverhältnisse der Massen im letzten Jahrfünft erheblich verbessert: die Löhne sind gestiegen, die Spareinlagen haben sich vermehrt, die direkten Steuern nehmen zu. Dementsprechend hat sich auch die Lebenshaltung gebessert; der Verbrauch pro Kopf an Weizen, Roggen, Fleisch, Bier, Zucker hat sich erhöht, der Absatz an Kleidern, Schuhwerk, Möbeln, Hausgeräth auf dem inneren Markt ist gewachsen, die Nachfrage nach einer Verbesserung der Wohnungen wird schärfer. Das jährliche Volkseinkommen Deutschlands übersteigt bedeutend das französische und wird nur noch von dem englischen übertroffen. In den Zahlen der Bevölkerungsstatistik „spiegelt sich“, wie selbst der „Vorwärts“ konstatirt, „sehr klar und überzeugend der wirthschaftliche Aufschwung der letzten Jahre. Die Bevölkerung wächst namentlich infolge der Verminderung der Todesfälle, die durch eine bessere Lebenshaltung herbeigeführt wird.“ Und das sozialdemokratische Centralorgan gesteht sogar zu, man brauche an sich dem Verlangen nach Erweiterung des äußeren Marktes nicht zu widerstreben: „Die deutsche Arbeiterklasse hat kein Interesse, Deutschland von anderen Nationen überflügelt zu sehen, im Gegentheil, sie will ihrem Lande die ebenbürtige Stellung unter den großen civilisirten Nationen erwerben und erhalten.“ Aber — und mit diesem Aber schließt jedes Zugeständniß von dieser Seite — zu diesem Zwecke bedarf es

nicht der Macht, nicht der Schlachtschiffe und Auslandskreuzer, nicht der Panzer und Kanonen, nicht einer starken deutschen Flotte!

Politische Macht und wirthschaftliche Blüthe.

Wir trauen unserem Volke denn doch eine bessere Einsicht in das Zusammenwirken zwischen politischer Macht und wirthschaftlicher Blüthe zu, als daß derartige Proteste von der Zustimmung weiter Kreise getragen würden. Zu stark lebt in den breiten Massen das Bewußtsein, daß das Vaterland in seiner ohnmächtigen Zersplitterung auch wirthschaftlich nur vegetirte, daß der gewaltige Aufschwung von Gewerbe und Handel erst nach der Gründung des Reiches eingesetzt hat, und daß mit dem Umfange unserer Interessen und der Angriffskraft etwaiger Widersacher auch die Schutzvorkehrungen steigen müssen. Ebensowenig wird verkannt, daß die Besserung der wirthschaftlichen Lage auch eine soziale Hebung der Arbeiter und eine feinere Gesittung ermögliche, ja verbürge. In der Theorie wird auch in einem Aufsatze der „Sozialistischen Monatshefte" (Dezember 1899) die Bedeutung der politischen Macht und insbesondere der Flottenverstärkung für die Arbeiterklasse zugestanden: „Die Nothwendigkeit äußerer Machtmittel für eine Volksgemeinschaft, heißt es da, wird nur der in Abrede stellen dürfen, der von vornherein alle Interessenkonflikte auf gütlichem Wege schlichten zu können meint. .. Die Handelsinteressen zweier Gemeinwesen sind die ganze Geschichte hindurch die wichtigsten Ursachen zu kriegerischen Zusammenstößen gewesen, im Mittelalter wie in der anbrechenden neuen Zeit und in unserem Jahrhundert. Auch heute sind es diese wirthschaftlichen Gegensätze, welche den Keim zu Verwickelungen in sich tragen. . . . **Daß Deutschland aber dann in voller Rüstung dasteht,** gewappnet bis an die Zähne, daß es über das wichtigste Instrument jenes zukünftigen großen Handelskrieges, **eine starke Flotte,** verfügen kann, **das ist auch für die deutsche Arbeiterklasse von eminentester Wichtigkeit.** . . . Was die Exportindustrie trifft, trifft auch sie, und sie hat das dringendste Interesse, selbst **mit Waffengewalt** das weitere Prosperiren des Außenhandels und der

Exportindustrien sicher zu stellen. Und gerade Deutschland würde vielleicht am ehesten durch den Gang der Entwickelung gezwungen sein, mit dem Schwerte in der Hand seine Stellung aufrecht zu erhalten. . . . **Den Markt beherrscht nur der gesichert, der ihn unter dem Schutz seiner Kanonen weiß,** und wenn eines Tages, im Kampfe um die Märkte jene Völker dazu schreiten, den Markt der von ihnen besetzten Länderstriche ausschließlich für sich und ihre eigenen Industrien zu reserviren, dann hieße es für die deutsche Exportindustrie und damit für die deutsche Arbeiterklasse: Gehe zu Grunde oder **erzwinge dir den Eingang mit der Waffe in der Hand!**"

Wiederum lehrt uns das Beispiel von England, daß diese Ausführungen nicht nur in der Theorie, sondern auch für die Praxis das Richtige treffen. Seit dreihundert Jahren hat Großbritannien seine Seemacht zum Schutze seines Welthandels vermehrt und jeden lästigen Bewerber niederzuwerfen gesucht: erst die Hansa, dann die Niederlande, endlich in langwierigen Kämpfen Frankreich. Werden jetzt, wo das Ringen um die Beherrschung des Weltmarktes von Tag zu Tag sich verschärft, andere Grundsätze maßgebend sein? Unsere bedeutendsten Volkswirthe sind anderer Ansicht. Die wachsende wirthschaftliche Konkurrenz und die Eroberungstendenz der Weltreiche (Rußland, Großbritannien, Nordamerika) erzeugen wieder stärkere Versuche, „die politische Macht für wirthschaftliche Zwecke zu brauchen, neben die Konkurrenz der besseren wirthschaftlichen Leistung die der Ausnützung aller Machtmittel zu setzen", wie Gustav Schmoller sagt. Die Gefahr dieser Tendenzen, die direkt in den Handelsneid, in die Handels- und Kolonialkriege des 17. und 18. Jahrhunderts zurückführen, sei im Steigen. Damit umziehe sich der politische Himmel immer düsterer: „für Deutschland erwächst aus dieser weltwirthschaftlichen Spannung als erste Pflicht die, sich eine starke Flotte zu schaffen", um im Nothfall eine fremde Blockade der Nordsee brechen, seine Kolonien und seinen Handel schützen zu können. Und Lujo Brentano mahnt, vorzubeugen, daß sich Englands Seeherrschaft nicht gegen uns kehre: „Angesichts der Darlegung, daß eine Vernichtung unseres Handels die Interessen selbst des geringsten unter unseren Arbeitern schwer schädigen würde, bedarf es zur Erkenntniß der Nothwendigkeit einer Flottenverstärkung, so daß sie unseren

Handel auf allen Meeren zu schützen vermöge, gar keines besonderen Patriotismus. Es ist dazu nur das Maß von Menschlichkeit nöthig, das uns veranlaßt, unseren Mitmenschen, wenn sie gefährdet sind, beizuspringen".

Unvergessen soll uns der Ausruf einer angesehenen englischen Monatsschrift sein: „Wenn man schon um eine einzelne Stadt oft lange Kriege geführt habe, so sei doch wahrlich ein Seehandel von Milliarden, wie der deutsche, erst recht des Kampfes werth!" Germaniam esse delendam — Deutschland muß zerstört werden! Mit diesen Worten schloß jener Artikel, der mit breiter Selbstgefälligkeit schilderte, wie leicht das seegewaltige England das zur See schwache Deutschland niederwerfen würde. Vor einem Angriff, einer Vergewaltigung aber schützt allein die Macht, und da es die Seeinteressen zu schützen gilt, hilft uns das Landheer wenig, das Heil liegt hier in einer starken Flotte. Diese kann und wird in der Weltpolitik Deutschland ebenso den Frieden, den Landwirthschaft und Gewerbefleiß, Handel und Wandel für ihre Arbeit und ihr Gedeihen brauchen, wahren, wie unsere Armee es dreißig Jahre und hoffentlich noch recht lange, auf dem Festlande gethan hat. Die Aufwendungen für die Kriegsmarine stellen sich somit dar als eine Versicherungsprämie. So hoch sie auch sein mag — ihr Betrag reicht entfernt nicht an die Verluste heran, die ein unglücklicher Krieg dem deutschen Volke an Entschädigung und Entgang bringen würde: Neben den kolossalen Kriegskosten — Frankreich hat 5 Milliarden zahlen müssen — würde unser auswärtiger Handel vernichtet und damit eine reiche Quelle unserer Gewerbethätigkeit verstopft werden. Und wer hätte den Schaden in erster Linie zu tragen? Doch die Massen, die deutschen Arbeiter!

Die Wirkungen eines Seekrieges

würden sich nämlich für das deutsche Erwerbsleben sofort in zwei Richtungen geltend machen. Einmal durch die Störung und Schädigung der deutschen Handelsschifffahrt. Unsere Postdampfer, unsere Schnelldampfer und Kauffahrer würden von dem die See beherrschenden Feind aufgebracht oder in neutrale Häfen eingesperrt werden. Damit würde aber nur ein Theil des deutschen Seeverkehrs lahmgelegt. Die Hauptsache würde die Blockade verrichten. Die Blockadefrage ist bereits an

früherer Stelle*) ausführlich behandelt worden, es sollen daher hier nur die Hauptpunkte in aller Kürze berührt werden.

Die deutsche Weltmeerküste ist ungemein leicht zu blockiren: eine Linie von Kriegsschiffen, die von den ostfriesischen Inseln bis nach Jütland reicht, sperrt die Deutsche Bucht mit ihren Haupthäfen an der Elbe, Weser und Ems völlig ab. Und daß die Macht die Lücken des Seerechts ausfüllt, indem der Gegner auch die neutralen Häfen Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen verlegen würde, dafür sind die Vorgänge vor der neutralen Bai von Lourenço Marques gegenwärtig doch ein vollgültiger Beweis. So wäre durch eine Blockade für Deutschland der Zugang zum Weltmeer und damit der Seeverkehr abgeschnitten; kein Schiff, weder ein deutsches noch ein neutrales, kann herein, keines hinaus. Der Transport über Land aber, selbst wenn er offen stände, wäre gar nicht im Stande, diese kolossalen Massen nun plötzlich zu bewältigen. Die Folge wäre, daß wir weder jene Nahrungs- und Genußmittel, die dem Massenkonsum dienen, noch die Rohstoffe, deren die Fabriken bedürfen, um ihre Millionen Arbeiter zu beschäftigen, erhalten. Welche Industrien das sind, haben wir oben angeführt: es sind gerade die größten und leistungsfähigsten. Des Weiteren könnten natürlich auch keine Erzeugnisse der Landwirthschaft und des Gewerbes ausgeführt werden. Mangel an Rohstoffen und Mangel an Absatz vereinen sich somit, um Hunderttausende und Millionen von Arbeitern, Handwerkern, Landwirthen arbeitslos zu machen. Zu ihnen treten die Seeleute, die Hafenarbeiter, große Theile des Handels. Und zwar sind dies alles Bevölkerungsschichten, deren Mitglieder keine oder nur geringe Nothpfennige besitzen. Der Reiche, der Wohlhabende kann eine Zeit der Arbeitslosigkeit aushalten; er hat auch dann noch von seinen Vorräthen zu zehren, wenn das Erwerbsleben stockt. Aber wer von seiner Hände Arbeit lebt, der geräth mit den Seinigen sofort in die größte Noth, wenn die einzige Quelle seines Unterhaltes verstopft wird. So würden also gerade wiederum die Arbeiter es sein, die von einer Blockade den schwersten Schaden haben würden.

Und man glaube nicht, daß diese Bedrängung unseres Wirthschaftslebens nur eine vorübergehende sein würde. Die Begründung des Gesetzentwurfes sagt hierüber: „Ein Seekrieg

*) Nauticus, „Beiträge zur Flottennovelle", S. 1 u. ff.

um wirthschaftliche Interessen, insbesondere um Handelsinteressen wird voraussichtlich von längerer Dauer sein, denn das Ziel eines überlegenen Gegners wird um so vollständiger erreicht, je länger der Krieg dauert. Dazu kommt, daß ein Seekrieg, der sich nach Vernichtung oder Einschließung der feindlichen Seestreitkräfte auf die Blockade des feindlichen Landes und die Wegnahme seiner Handelsschiffe auf dem Weltmeere beschränkt, dem Gegner wenig kostet, im Gegentheil die Kosten des Krieges durch den gleichzeitigen Aufschwung des eigenen Handels doppelt und dreifach deckt. Ein unglücklicher Seekrieg von auch nur einjähriger Dauer würde Deutschlands Welthandel vernichten und dadurch zunächst auf wirthschaftlichem und als unmittelbare Folge davon auf sozialem Gebiete die verhängnißvollsten Zustände herbeiführen. Ganz abgesehen von den Folgen der möglichen Friedensbedingungen, würde eine Vernichtung des Seehandels während des Krieges auch nach dessen Beendigung in absehbarer Zeit nicht wieder gut zu machen sein und dadurch zu den Opfern des Krieges einen schweren wirthschaftlichen Niedergang hinzufügen."

Mit einer unzulänglichen Flotte wäre solche Katastrophe nicht abzuwenden. Sie würde mit Ehren untergehen vor einem übermächtigen Feinde, aber selbst in einem solchen Verzweiflungskampfe wäre sie nicht im Stande, die feindliche Flotte so zu schwächen, daß sie nicht nach der Schlacht noch ihrer Aufgabe, der Vernichtung unseres Welthandels und der Blockade unserer Welthäfen, vollauf gewachsen wäre. Selbst wenn es gelänge, im ersten Stadium des Krieges dem Gegner diese oder jene Schlappe beizubringen und die Blockade zu erschweren, so wird eine Flotte, die größeren Seemächten gegenüber nur den Charakter einer Ausfallflotte hat, die Sperre niemals verhindern können. Es wird stets nur eine Frage der Zeit sein, daß sie niedergekämpft oder nach erheblicher Schwächung im eigenen Hafen eingeschlossen wird. Nur eine Flotte von solcher Stärke, daß sie jedem Feinde die Herrschaft im Deutschen Meere **mit Aussicht auf Erfolg** streitig machen kann, wird die deutsche Arbeit und die deutschen Arbeiter vor Katastrophen schützen. Eine solche Flotte wird das neue Flottengesetz schaffen, und darum hat Niemand mehr als die Arbeiterklasse Grund, für dieses einzutreten — gerade wie

die englische Arbeiterwelt stets energisch für eine starke Flotte eintritt.

Die Aufklärung und Erziehung des Volkes durch die Flottenfrage.

Wer die vielseitige Beleuchtung, die die Forderung einer starken Flotte heute in Deutschland unter den politischen, militärischen und wirthschaftlichen Gesichtspunkten erfährt, richtig auffaßt, der wird sich dem zwingenden Eindruck nicht entziehen, daß die Flottenfrage geradezu die Macht besitzt, die Massen über die gesammte Weltkonstellation aufzuklären und sie zu den großen Idealen zu führen, die ein Volk für sein nationales und sittliches Dasein bedarf. Hier wird ein Jeder vor die Erkenntniß gestellt, daß es sich um sein eigenes Schicksal handelt, wenn ein Ja oder ein Nein im Reichstag fällt. Auch vor dem schlichten Mann öffnet sich nun ein weiter Horizont, der im gewöhnlichen Werktagsgang politischer Ereignisse verschlossen bleibt. Er sieht das Deutsche Reich inmitten der anderen Großmächte, ihm geht die Bedeutung der nationalen Kräfte und Ziele und der internationalen Schwierigkeiten auf, er wird sich darüber klar, daß nicht die Geschicklichkeit und die Findigkeit den letzten Ausschlag giebt, sondern nur der Besitz von Machtmitteln und die Entschlossenheit des Willens.

Und wenn der deutsche Arbeiter in der Fabrik, in der Werkstatt sieht, wie er mit seinem eigenen Leben, so bescheiden es auch sein mag, unlöslich in die Weltwirthschaft verschlungen ist, wie er und die Seinen ihr sauer verdientes Brod einbüßen werden, wenn ein übermächtiger Feind uns den Zugang zum Weltmeer verschließt, dann muß er allmählich zu der Ueberzeugung kommen, daß das Reich ihn selbst in seiner Arbeit und seiner Kultur schützt, wenn es sich wehrhaft zur See macht. Schon bestreitet im Ernste Niemand mehr, daß eine unerbittliche Nothwendigkeit das deutsche Volk in die Bahnen der Weltpolitik und der Weltwirthschaft geführt hat; die treibende Ursache ist im letzten Grunde die starke Vitalität unserer Nation. Unsere Arbeitermassen, auch der Theil, der politisch unter den Fahnen der Sozialdemokratie steht, haben ein ebenso feines wie stolzes Gefühl für die Lebenskraft des gesammten Volkes, die

Verjüngung der Säfte, das Aufsteigen zu höheren Zielen der Gesittung und Bildung. Es gilt nun, daß sie mit Kopf und Herz die Wahrheit erfassen, daß, wie die Klassenkämpfe innerhalb eines Volkes, so auch das Ringen der Nationen um die wirthschaftliche Ausdehnung und die Verbreiterung ihrer Kultur unlösbar mit den Machtfragen verknüpft ist.

Es ist im Laufe der Erörterungen über die Flotte oft betont worden, wie sich durch das ganze 19. Jahrhundert der Zusammenhang zwischen den Einigungsbestrebungen und dem Sehnen nach einer starken Flotte hindurchzieht; der Flottengedanke ist in der That, wie Fürst **Bismarck** einmal gesagt, der Herd gewesen, um den die deutschen Einheitsversuche sich versammelt und erwärmt haben. So hat er bereits eine große nationale Mission erfüllen helfen. Ihm ist aber noch die weitere Aufgabe beschieden, im geeinten Deutschen Reiche auch den Zwiespalt der Parteien zu besiegen und die Sinne der Streitenden auf ein hohes Ziel zu lenken, die Größe und den Ruhm des Vaterlandes. Millionen von Volksgenossen stehen heute dem Staate und der geltenden Wirthschaftsordnung innerlich fremd gegenüber; der Flottengedanke — das hat man heute eingesehen — **besitzt die Kraft, das nationale Gefühl der Klassen neu zu beleben und diese wieder mit patriotischer Treue und Liebe zu Kaiser und Reich zu erfüllen.**

Die Baumwollenhungersnoth in Lancashire.

Zu den merkwürdigsten Ereignissen der Geschichte unserer modernen Industrie gehört die Baumwollenhungersnoth von Lancashire, die, eine direkte Folge der mit dem Sezessionskrieg der nordamerikanischen Südstaaten verbundenen Blockade, ein am Kriege durchaus unbetheiligtes Land in eigenthümlicher Weise in Mitleidenschaft gezogen hat, gerade als ob es selbst direkt an dem Kampfe betheiligt gewesen wäre.

Bedeutung der Baumwollenindustrie für Lancashire.

Im Laufe des neunzehnten Jahrhunderts war England und insbesondere Lancashire zum Sitze der typischen modernen Stapelindustrie, der Baumwollspinnerei und -weberei, geworden, und dieser Landestheil hatte sie mehr und mehr zu seinem Hauptgewerbe gemacht. Ständig stieg die Zahl der hierin beschäftigten Arbeiter, während die Beschäftigung mit den anderen Textilgewerben theils verhältnißmäßig, theils absolut zurückging. Von 1851 bis 1861 stieg die Zahl der Arbeiter in der Baumwollenindustrie von Lancashire von 287 000 auf 356 000, während die der Seidenarbeiter in derselben Zeit dort von 30 000 auf 25 000 zurückging, die der Wollarbeiter von 11 000 nur auf 12 000 stieg. In Lancashire gab es 1860 nach dem Bericht der Fabrikinspektoren 1979 Baumwollfabriken mit 21 530 523 Spindeln und 306 423 mechanischen Webstühlen; Kraftmaschinen mit einem Leistungsvermögen von 205 827 Pferdekräften wurden verwandt.

Nach der Volkszählung von 1861 beschäftigten die Baumwoll- und Flachsfabriken Lancashires 173 008 Männer, 210 666 Frauen, im Ganzen 383 674 Personen, die als Repräsentanten von mindestens je 2½ Einwohnern mehr als 1 000 000 vom Baumwollgewerbe direkt abhängige Menschen darstellen. — Nach den spätern Berichten des Zentralhilfskomitees wurden im Ganzen 535 750 Baumwollindustriearbeiter gezählt, doch schließen diese Zahlen Fabriken in Cheshire, Derbyshire und Yorkshire, sowie die Hilfsgewerbe der Färber, Kattun-

drucker ꝛc. ein, deren der Zensus von Lancashire z. B. 7640 als „sonstige Hilfsarbeiter“ aufführt; außerdem gab es dort noch einige Handweber irischen Ursprungs. Die ganze Baumwollenindustrie von England war ungefähr sechsmal so stark wie die amerikanische entwickelt, man schätzte, daß etwa ein Siebentel der englischen Bevölkerung direkt oder indirekt von ihr abhänge.*)

Herkunft des Rohmaterials.

Das Rohmaterial für die Baumwollindustrie war in früherer Zeit aus verschiedenen Ländern gekommen; Brasilien, Westindien, Mexiko und das übrige Südamerika, Indien und das übrige Asien haben im achtzehnten und im Anfang des neunzehnten Jahrhunderts große Mengen geliefert, als die Vereinigten Staaten in ihrer Produktion noch weit zurückstanden. Im Jahre 1821 aber hatten diese die Spitze erreicht, und 1860 lieferten sie von der gesammten Baumwollenproduktion der Erde in der Höhe von 2500 Millionen Pfund allein 1650 Millionen Pfund, während von dem Rest Indien und Asien einen großen Theil zu Hause konsumirten.

„Die amerikanische Baumwolle war auf dem Weltmarkt bei Ausbruch des Sezessionskrieges völlig dominirend, schreibt Ernst von Halle,**) 1786/90 betrug die Einfuhr aus den Vereinigten Staaten nur $^1/_{636}$ der Gesammtbaumwolleneinfuhr Großbritanniens; 1846/50 machte sie 81,13 pCt. der Gesammteinfuhr aus und betrug 1856/60 77 pCt.“ — 1860 wurden in England wöchentlich 41 094 Sack amerikanischer Baumwolle oder 85 pCt. der Gesammtkonsumtion verbraucht, gegenüber 3968 Sack ägyptischer und brasilianischer und 3461 Sack, etwa je 7 pCt., ost- und westindischer Baumwolle. Der Werth dieser Baumwolle war 33½ Millionen Pfund Sterling, davon entfielen rund 30 Millionen auf die amerikanischen Zufuhren. „Bereits früh hatte man in England das Gefühl, die Baumwollenproduktion würde in absehbarer Zeit der Nachfrage nicht mehr gewachsen sein. Namentlich die Abhängigkeit von den Vereinigten Staaten, einem fremden Lande,

*) John Watts, The Facts of the Cotton Famine. London, 1866.
**) Baumwollproduktion und Pflanzungswirthschaft in den nordamerikanischen Südstaaten. Bd. I. Leipzig, 1897.

für einen so großen Theil des Bedarfs erfüllte die Fabrikanten mit Bangen."

Die Zufuhren aus den meisten Staaten waren relativ an Bedeutung zurückgegangen, „nur Ostindien gewann beträchtlich, und im Vergleich mit 1796/1800 hat sich sein Beitrag zur englischen Einfuhr mehr als verfünfzigfacht. ... Die ostindische Kompagnie hat unausgesetzt mit großem Nachdruck auf eine Ausdehnung der Baumwollenproduktion hingearbeitet, doch war der Erfolg nur ein mäßiger."

In Manchester wurde 1858 die Cotton Supply Association mit Agenten über die ganze Welt begründet, „da die Baumwollfabriken des Vereinigten Königreichs es als ihre Pflicht empfanden, zu untersuchen, ob nicht eine vermehrte Zufuhr von Baumwolle aus anderen Ländern herangezogen werden könnte, um die Abhängigkeit Großbritanniens von den Vereinigten Staaten zu vermindern ꝛc." Die Zunahme der Baumwollenindustrie in anderen Ländern und die geringe Aussicht auf ein schnelleres Wachsen der Produktion in den Südstaaten gab Grund genug für eine gewisse Beklemmung wegen der Weiterentwickelung. Aus demselben Grunde wurde 1860 die Manchester Cotton Company gegründet. — Die Ahnungen und Befürchtungen erwiesen sich nur zu bald als gerechtfertigt, wenn auch aus anderen Gründen, als man vorhergesehen hatte. Der vierjährige Sezessionskrieg brachte eine jähe Verminderung in der Baumwollproduktion und damit eine schwere Erschütterung der von diesem Rohmaterial abhängigen Industrie in der ganzen Welt. Großbritannien empfing von Nordamerika Millionen Ballen:

1860	1861	1862	1863	1864	1865	1866
2,6	1,8	0,1	0,1	0,2	0,5	1,2

In dem letzten Jahre kamen die während des Krieges aufgehäuften Vorräthe wieder zum Vorschein.

Die Gesammteinfuhr ging seit dem Jahre 1861 mit 1261 Millionen Pfund 1862 auf 533, 1863 auf 692, 1864 auf 896 und 1865 auf 966 zurück. 1866 wurden wieder 1353 Millionen Pfund erreicht.

Im Jahre 1862 waren die Zufuhren wieder auf den Stand zurückgegangen, den sie zuletzt 1847 eingenommen hatten. Aus Nordamerika kam die kleinste Zufuhr, die man seit 1804

zu verzeichnen gehabt hatte.*) Die allmähliche Steigerung während des Krieges aber wurde durch die Vermehrung der Baumwollenproduktion in andern Ländern, Ostindien, Aegypten, den Ländern um das amerikanische Mittelmeer herum, Brasilien, ja Italien erzielt, wie denn schon 1861, als man seinen Bedarf noch großentheils aus älteren Vorräthen decken konnte, von dem wöchentlichen Durchschnittverbrauch von 45465 Sack nur noch 34792 oder 77 pCt. nordamerikanischer Herkunft war. Die Produktion in anderen Ländern zu fördern, hatte man in Manchester seit 1861 eine Anzahl von Gesellschaften begründet, Ausstellungen wurden in Alexandrien, Smyrna ꝛc. geplant, die fernsten Länder auf ihre Leistungsfähigkeit geprüft, und eine Weile hoffte man, dauernd Nordamerika zurückdrängen zu können.**)

Für 1860/61 giebt Bazley nach den Aufstellungen des Handelsamts folgende Tabelle für Großbritannien:

	1860 Pfd. Sterl.	1861 Pfd. Sterl.
Ausfuhr von Stoffen und Garn, einschl. zwei Drittel der Kleidungs- und Wäscheausfuhr	56 119 653	50 554 792
Werth der heimischen Konsumtion	28 880 347	27 445 208
	85 000 000	78 000 000
Diese Summe zerfiel in:		
Werth der Rohbaumwolle, Färbstoffe, Oele	36 195 562	37 805 552
Arbeitslöhne	26 804 438	22 194 448
Kapitalzins und Profite	22 000 000	18 000 000
	85 000 000	78 000 000

Beginn des Krieges und der Krisis.

Als die ersten Nachrichten vom Kriege eintrafen, glaubte man noch, wie Watts und Arnold***) berichten, nicht an deren Ernst, sondern daß ein kurzer Streit schnell wieder zum Frieden führen würde, und schlimmstenfalls hatte man Weihnachten 1860 Vorräthe für vier Monate gehabt, in den folgenden drei Monaten — und das war die Hauptsaison — waren

*) M. Williams, Seven Years of the Cotton Trade of Europe. Liverpool, 1868.
**) The Cotton Supply Reporter. Manchester, 1862 und 1864.
***) A. Arnold, History of the Cotton Famine. London, 1866.

weitere große Vorräthe importirt; die übrigen Länder würden während des ganzen Jahres liefern, die fertigen Waaren in den Magazinen der Händler umfaßten Vorrath für fünf Monate; so fühlte man sich gewiß, daß der Krieg vorüber sein würde, ehe ernsthafte Schwierigkeiten für die Industrie von Lancashire entstehen könnten. — Die Material- und Waarenpreise blieben bis gegen Ende 1861 niedrig. Dann trat ein Umschwung auf dem Markt für Rohbaumwolle ein. Die Blockade hatte man zwar noch längere Zeit als auf dem Papier stehend angesehen, aber die Südstaatenregierung verstärkte ihre Wirkung absichtlich durch Verbot der Ausfuhr von Rohbaumwolle, außer in beschränktem Umfange für ihre eigene Rechnung. Sie glaubte auf diese Weise am sichersten die Hilfe Englands gewinnen zu können, da dieses der Baumwolle unter keinen Umständen entrathen könne und daher die Blockade nicht anerkennen, vielmehr den Südstaaten durch ein Drängen auf baldigen Friedensschluß beistehen werde. Allmählich wurde die Blockade dichter, die Zufuhren nahmen nicht wieder zu, ja die Nordstaaten begannen Baumwolle von Liverpool nach Amerika kommen zu lassen.

Ende Oktober begann man die Arbeitszeit in den Fabriken von Lancashire zu verkürzen. Langsam hob sich die Zahl der Unterstützungsgesuche bei den Armenpflegern, und drei Monate früher als sonst erreichte sie das bisher bekannte Jahresmaximum. Im Oktober war die Steigerung 3000 in den 28 Kreisen von Lancashire. Im November und Dezember stieg sie um je 7000. Weitere 10 000 Hilfsbedürftige kamen im Januar hinzu, während viele Tausende schon begannen, von ihren Ersparnissen in den Sparkassen und Genossenschaften zu leben, andere von ihren Gewerkvereinen unterstützt wurden. Statt, wie sonst üblich, einen Rückgang, brachte der Februar im Jahre 1862 abermals 9000 neue Hilfsbedürftige. Die Armensteuer begann sich im Lande fühlbarer zu machen. Im März, April und Mai bildeten sich dann in Ashton, Stockport, Preston, Blackburn Hilfskomitees, ebenso zu Oldham und Prestwich. Im Ganzen aber verhielten sich die Unternehmer und das größere Publikum noch kühl. Dann stieg die Zahl der Hilfsbedürftigen von Monat zu Monat um Tausende weiter im Gegensatz zu anderen Jahren, wo im Sommer Jedermann seine Beschäftigung fand. „Im August wurde der Strom zur Sintfluth, vor der das stärkste Herz

zagend stillstand" (Watts a. a. O.), und immer größer wurde die Aufgabe, die dem im Mai zu Manchester gegründeten Zentralhilfsbüreau zufiel.

Höhepunkt der akuten Krisis.

„Früher hatten sich die Arbeiter der Verwendung von indischer Baumwolle häufig widersetzt, weil die Arbeit schwieriger und der Akkordertrag ungleich geringer war. Wie gern bereit würden die Zehntausende unfreiwillig Müßiger jetzt gewesen sein, Surat-Baumwolle zu verarbeiten, obgleich sie wußten, daß sie viel schwerere Arbeit, bei einem Drittel weniger Ertrag als die Normallohnsätze, erforderte." Mit Angst und Sorge sah man dem Winter entgegen. Ende November 1862 betrug die Zahl der von den Armenpflegern Unterstützten 258 357, von Hilfskomitees erhielten 200 084 Beistand, im Ganzen mehr als vier und ein halbes Hunderttausend. In einzelnen Gemeinden wie Ashton under Lyne und Preston stieg die Zahl der Unterstützungsbedürftigen, die sonst $1^1/_2$ bis 4 pCt. betragen hatte, auf 42 und 48 pCt. der Gesammtbevölkerung.

Beunruhigung im Lande und Hilfsaktionen.

Im November 1862 begann man nunmehr die Situation auch in ihren tieferen Wirkungen auf die Arbeiter ernsthafter zu prüfen,*) und Cobden erklärte, daß der Verlust an Lohn binnen kurzer Zeit eine Höhe von 10 Millionen Pfund Sterling erreichen werde, der gegenüber man mit anderen Maßregeln vorgehen müsse als bisher. So wurden ohne Weiteres Rufe laut, man müsse mindestens eine Million Pfund Sterling aufbringen, um den Arbeitern wenigstens über die schlimmste Noth hinweg zu helfen. Das ganze Land gerieth nach und nach in Bewegung, und Hilfsaktionen in großem Stile wurden ins Werk gesetzt. Es dauerte aber lange, auch als man genügendes Geld zusammengebracht hatte, bis diese in einer einigermaßen angemessenen Weise durchgeführt werden konnten. „Die Baumwollindustriearbeiter waren eine hochstehende Klasse, die an ein angemessenes

*) Siehe z. B. The Earl of Derby, Distress in Lancashire. Manchester, 1862; A. Barlee: A Visit to Lancashire, December 1862. London, 1863.

Leben gewöhnt, mit der allgemeinen Armenunterstützung unter keinen Umständen auskommen konnten, bei der sie entweder ihre Wohnung oder ihre Gesundheit verlieren mußten" (Watts a. a. O.). Erst im Oktober 1863 kam man zu einem allgemeinen Unterstützungssatz, der von 3 bis 4 Shilling für den Einzelnen, auf 17 Shilling für Mann, Frau und fünf bis sechs Kinder für die Woche stieg, auf alle Fälle ein ungemein niedriger Satz, der nur eine schwache Möglichkeit der Daseinsfristung gewährte und Hunderttausende von Arbeitern nöthigte, alle ihre Ersparnisse nach und nach aufzuzehren. 916 000 Pfund Sterling wurden in der Zeit der Baumwollenhungersnoth aus den Sparkassen und Sparbanken herausgezogen, die Konsumvereine und Unterstützungsgenossenschaften, die genossenschaftlichen Industrieunternehmungen der Arbeiter gingen großentheils zu Grunde, auch andere Gewerbe wurden stark in Mitleidenschaft gezogen; so zahlte der Gewerkverein der Amalgamated Engineers im Jahre 1860 insgesammt 7800 Pfund Sterling Unterstützungsgelder an alle Mitglieder in ganz England, 1861 schon 9400 allein an die 33 pCt. Mitglieder, die in den Baumwolldistrikten lebten, und während deren Zahl in diesen Gebieten in den folgenden beiden Jahren zurückging, stieg die Unterstützungssumme 1862 auf 20 000 Pfund Sterling allein in dieser Gegend und 39 000 im ganzen Lande.

Durch öffentliche Küchen, Einrichtung von Arbeitsschulen für die Beschäftigungslosen suchte man weiter zu helfen, und Hunderttausende machten von den gebotenen Bildungsgelegenheiten letzterer Art Gebrauch.*)

Im April 1863 ging man endlich daran, durch Auswanderungsgesellschaften den Abzug der Arbeiter zu fördern. Mehr als 25 000 nachweislich bisher in der Baumwollindustrie beschäftigte Männer und Frauen haben zwischen 1861 und 1864 England als Auswanderer verlassen, während im Ganzen die Zahl der Baumwollindustriearbeiter, die Januar 1863 noch 563 000 betragen hatte, im Dezember 1864 auf 441 000, d. i. um 123 000 oder 20 pCt. zurückgegangen war.

Im Dezember 1862 war die höchste Zahl der Unterstützten zu verzeichnen, die nahezu 500 000 be-

*) Vgl. Edwin Waugh, Home Life of the Lancashire Factory Folk, during the Cotton Famine. London, 1867.

trug. Alsbald ging entsprechend dem Uebergang der Arbeiter in andere Erwerbszweige ein langsamer Rückgang vor sich, derart, daß im Juni 1863 nur noch 266 000 Hilfsbedürftige versorgt werden mußten, während die Unterstützungsgelder von 289 000 auf 102 000 Pfund Sterling im Monat sanken. Durch energische Maßregeln veranlaßte man die Arbeiter, sich andere Beschäftigungen zu suchen, die Gegend oder das Land zu verlassen. Aber nur langsam konnte im Jahre 1864 die Zahl der Unterstützten vermindert werden, und noch mehrfach schnellte sie wieder stark in die Höhe. Die Zahl der vollkommen unbeschäftigten Arbeiter war am höchsten im Dezember 1862 mit 247 000, sie hielt sich bis zum März 1864 nahe an oder über 150 000 und betrug noch im April 1865 über 100 000, was immer auf die $2^1/_2$- bis 3fache Zahl der unterstützungsbedürftigen Personen schließen läßt und zeigt, daß die Unterstützungen immer hinter dem Bedürfniß zurückgeblieben sein dürften, das heißt daß die Arbeiter ihre eigenen kleinen Ersparnisse mit aufzehren mußten.

Im Jahre 1865 wurde der letzte Generalbericht des Sekretärs des Zentralhilfskomitees, Herrn Maclure, herausgegeben, der nunmehr nach vier Jahren schwerer Sorgen berichten konnte: „Der Aufschwung, den der Baumwollhandel neuerdings genommen hat, dürfte aller Wahrscheinlichkeit nach ständig sein. Von den 170 Lokalkomitees haben nunmehr alle mit Ausnahme von neun ihre Hilfsthätigkeit schon eingestellt oder stehen im Begriff, dieses zu thun.“

Stellung der Regierung.

Bemerkenswerth in der Entwickelung war es gewesen, daß sich die Regierung nur sehr langsam zu Hilfsmaßregeln bereit finden ließ. Erst als im Mai 1862 dem Ministerium bekannt wurde, daß man es im Parlament wegen seiner Saumseligkeit angreifen wollte, sah man sich veranlaßt, einen Kommissar zu Erkundigungen in die nothleidenden Distrikte zu senden, und auch dann hat man monatelang nichts weiter gethan, als in schönen Reden auf die Leistungen der Armenverwaltung hinzuweisen. Dabei aber hatte sich das bisherige Armengesetz mit seinen Bestimmungen, die Aufwendungen für das Armenwesen immer durch direkte Umlagen in den einzelnen kleinen Bezirken wieder aufzubringen, und mit seinen theilweise vom Arbeiter

als höchst unehrenvoll angesehenen Formalitäten als vollkommen unzulänglich herausgestellt. Ferner waren in Lancashire alle Besitzer nothleidend, und es war einfach unmöglich, fortgesetzt eine entsprechend gesteigerte Armensteuer zu erheben. Da wurde die Aufnahme von Anleihen erlaubt, wovon in einer Höhe von 87 000 Pfund Sterling Gebrauch gemacht wurde. Erst 1865 gelangte man aber zu einer einigermaßen brauchbaren Gesetzgebung. — Ein anderes Gesetz wurde am 8. Juni 1863 eingebracht, „um die Uebernahme staatlicher Arbeiten in einigen Fabrikdistrikten zu erleichtern, für diesen Zweck in gewissem Umfange Vorschüsse öffentlicher Mittel auf die späteren Kreisabgaben hin zu erlauben 2c." Auf Grund dieser Akte wurden im Ganzen 185 000 Pfund Sterling bewilligt. Doch wurden nur wenige Tausende von Arbeitern thatsächlich bei Straßenbauten und Kanalisationen beschäftigt, und die Ausführungsmaßregeln erwiesen sich dauernd als ungenügend.

Haltung der Nothleidenden.

Die Bevölkerung hielt sich im Großen und Ganzen vorzüglich. Immerhin hat es an gelegentlichen Zwistigkeiten und einigen ernsteren Unruhen und Aufständen nicht gefehlt, die namentlich in Holleybridge 1863 zu offenem Ausbruch führten, wie sich denn die tiefe soziale Erschütterung auch an den Zahlen der Eheschließungen zeigt, die

1861	1862	1863	1864
19 200	16 300	18 200	17 500

betrugen.

Sonst aber ließ man sich trotz aller Noth nicht veranlassen, für eine Intervention zu Gunsten der Südstaaten einzutreten, da der englische Arbeiter nicht das Odium auf sich nehmen wollte, für die Sklaverei zu wirken. Lieber trug man die Noth und gewährte man die Hilfe.*)

Die Höhe der Unterstützungen und der Verluste.

Der gesammte Umfang der Hilfsaktionen läßt sich nicht absolut genau feststellen. Die Armenunterstützungen des Jahres

*) Vergl. z. B.: J. H. Estcourt, Rebellion and Recognition. Manchester, 1863. J. M. Sturtevunt, English Institutions and the American Rebellion. Manchester, 1864.

1861 hatten 313 000 Pfund Sterling betragen; in den drei Jahren 1862 bis 1864 wurden durch die Armenpfleger 1 938 000 Pfund Sterling, durch die örtlichen Hilfskomitees 1 372 000 Pfund Sterling vertheilt; auf 220 000 Pfund Sterling schätzte man die Leistungen der Privatwohlthätigkeit. Wie groß die Miethерlasse waren, ist nicht zu übersehen. Weitere 580 000 Pfund Sterling wurden im Jahre 1865 aufgewandt, im Ganzen also an Unterstützungssummen wohl 100 Millionen Mark und darüber.

Die gesammten Verluste und Einbußen der Unternehmer und der Arbeiter lassen sich auch nur annähernd berechnen. In Manchester allein verzeichnete man

1861	1862	1863	1864
175	370	261	387

Bankerotte.

Bazley berechnet die Verluste der Unternehmer in den drei Jahren 1862 bis 1864 auf 28 500 000 Pfund Sterling, die der Arbeiter auf 33 000 000 Pfund Sterling, die der Ladenbesitzer auf 4 625 000 Pfund Sterling, im Ganzen 66 225 000 Pfund Sterling oder mehr als 1300 Millionen Mark in drei Jahren. Auf den Kopf der Bevölkerung von Lancashire berechnet, ergab dies einen Verlust von 600 Mark, oder 200 Mark für das Jahr, einen Verlust, der in den folgenden Jahren noch weiter zunahm.

Prinzipielle Bedeutung der Frage für das Verständniß der Seegeltung.

Angesichts der Thatsache, daß die übrigen Industrien von England blühten und zum Theil gerade durch den amerikanischen Krieg Beschäftigung fanden, auch die Zufuhren aller übrigen Rohmaterialien ununterbrochen fortdauerten, die Ein- und Ausfuhrwege des Landes offen standen, und die englische Gesammtwirthschaft im Uebrigen in einem blühenden Zustande war, hat man der Bevölkerung von Lancashire über die schwere Zeit hinweghelfen können, und hat sich die Industrie wieder einigermaßen zu erholen vermocht.

Immerhin aber haben die Erfahrungen der Baumwollenhungersnoth ganz besonders dazu beigetragen, in der ganzen englischen Bevölkerung und vor Allem in dem Arbeiterstande das Verständniß für die Bedeutung einer ungehinderten Ein-

und Ausfuhr, einer Offenhaltung der Seewege und des Seehandels mehr als je zu verstärken und zu vertiefen.

Wenn die englische Arbeiterschaft heute mit großer Energie für die Aufrechterhaltung der britischen Suprematie auf dem Meere und für die Schaffung einer starken Flotte eintritt, so denkt sie hierbei an die Leiden der Väter im Lancashiredistrikt, auf die man immer wieder erinnernd zurückverweist.

Darum finden auch Bewilligungen für militärische und maritime Aufwendungen keinen nennenswerthen Widerspruch, denn der englische Arbeiter ist verständig genug, einzusehen, daß Erhöhungen der Abgaben von wenigen Shillingen zur Verstärkung der Rüstungen des Landes nicht in Betracht kommen gegenüber den Gefahren, die auf den Kopf des Einwohners von Lancashire in drei Jahren 600 Mark oder für eine Familie von drei bis fünf Köpfen jährlich 600 bis 1000 Mark, in den drei amerikanischen Kriegsjahren 1800 bis 3000 Mark betragen haben.

Ein ähnlicher Schlag gegen eine Bevölkerung mit starkem Gewerbebetrieb während eines Krieges, in den das eigene Land verwickelt ist, würde für diese verhängnißvoll sein und im Fall eines unglücklichen Ausganges ganz unübersehbare Folgen haben.

Die deutsche Flotte und der deutsche Handel.

Grundsätzliche Gegner der Flotten stützen sich unter Anderem auf den Satz, daß Deutschlands Handel dasjenige, was er ist, auch ohne die Kriegsflotte geworden, und daß er für seine fernere Entwickelung der Wehrkraft zur See nicht bedürfe.

Dieser Satz zeugt von einer sehr geringen Sachkenntniß und einer völlig unzutreffenden Beurtheilung der in Betracht kommenden Verhältnisse.

Schon Friedrich Harkort, der bekannte Führer der Fortschrittspartei in den fünfziger Jahren sagte: „Die Seemacht ist eine nothwendige Eigenschaft jeder Großmacht und eines ausgedehnten Seehandels . . . Haben wir nicht die dritte Handelsmarine der Erde zu schützen? Bis heut haben wir das Individuum und Privateigenthum ungeschützt gelassen und werden deshalb mit Recht in der Ferne gering geachtet. Welchen Schatten von Macht besitzen unsere Konsuln, wenn nicht eine Flagge sie deckt?“

Mit der Schaffung der Marine trat als eine ihrer Hauptaufgaben im Frieden der Schutz der deutschen Interessen im Auslande in den Vordergrund und dieser Zweck rechtfertigt auch heut in erster Linie die Indiensthaltung unserer Auslandsflotte. Jedes Schiff, das sich auf eine außerheimische Station begiebt, erhält ganz bestimmte Aufgaben in dieser Hinsicht zugetheilt.

Die Bewegungen unserer Kriegsschiffe in überseeischen Gewässern — und hierin müssen die Schulschiffe einbegriffen werden — werden nur zum kleineren Theil durch militärische Anforderungen oder die Interessen der Ausbildung des Personals veranlaßt; sie geschehen in der großen Mehrzahl auf Grund von Requisitionen unserer überseeischen Gesandten und Konsuln, welche aus den politischen Verhältnissen oder einzelnen Verwickelungen und Schwierigkeiten den Anlaß entnehmen, die Kommandanten unserer Schiffe zum Besuch dieses oder jenes Hafens und zum Zeigen der Flagge da und dort aufzufordern.

Hierdurch wird die Thätigkeit unserer Auslandsschiffe zu einer überaus vielseitigen und angespannten. Dauernd sind

die Kommandanten bemüht, den Anforderungen, welche der Schutz und die Belebung unserer wirthschaftlichen Interessen an sie stellt, zu genügen, und fast jede Kreuzfahrt steht im Dienste dieser Aufgaben. Allerdings kommt nur ein geringer Theil dieser Thätigkeit an die Oeffentlichkeit. Ab und zu wird der betreffende Bericht des Kommandanten oder des konsularischen Vertreters der Presse zugänglich gemacht; aber in den meisten Fällen verbietet es sich, diese Seite der Thätigkeit der Auslandsschiffe an die große Glocke zu hängen. In diesem Sinne sind auch die nachstehenden Ausführungen anzusehen, welche daher keineswegs als eine erschöpfende Wiedergabe der Beziehungen zwischen Kriegsflotte und Handel aufzufassen sind.

Das erste Mal zeigte ein preußisches Geschwader seine Flagge im Auslande im Jahre 1852. Ihm war durch seine Segelordre der besondere Auftrag geworden, sich der preußischen Handelsinteressen möglichst anzunehmen, und das Augenmerk darauf zu richten, in welcher Weise diese ausgebreitet und gefördert werden könnten. Unter Anderem wurde der Führer dieses Geschwaders, Commodore Schröder, durch politische Unruhen in Buenos Ayres veranlaßt, dorthin eines seiner Schiffe zu detachiren. Zu einem Eingreifen lag kein zwingender Anlaß vor, doch berichtet der Commodore:

„Wenn hiernach auch die Kriegsschiffe für die preußischen Landsleute nicht von direktem Nutzen sein konnten, so unterliegt es doch keinem Zweifel, daß die Erscheinung dieser Schiffe im Plata-Strom sowohl den Konsuln als den preußischen Unterthanen in Montevideo und Buenos Ayres eine moralische Unterstützung gewährt hat, und erlaube ich mir, dem Königlichen Ober-Kommando meine feste Ueberzeugung mitzutheilen, daß es für die dort ansässigen Unterthanen Seiner Majestät von höchstem Gewicht ist, ihnen durch die öftere Erscheinung von Kriegsschiffen in jenen Gewässern den Schutz der Flagge angedeihen zu lassen.“

In ähnlichem Sinne äußert sich nach der Rückkehr des Geschwaders der preußische Ministerresident für Nordamerika: Das Erscheinen der preußischen Flagge habe bei der Regierung wie bei den preußischen Kaufleuten und Seefahrern einen höchst günstigen Einfluß hinterlassen, die Schiffe seien „für die dort akkreditirten Königlichen Gesandten und Konsuln immer eine große Stütze in dem Verkehr mit den Regierungen jener Länder und gewährten dem zahlreichen und über die ganze Erde ver-

breiteten Handelsstande Preußens und der übrigen deutschen Staaten den anderen Nationen gegenüber einen moralischen Schutz und das so nothwendige Vertrauen auf den Schutz und die Fürsorge ihrer Regierungen."

Als 1853 und 1854 die Verhältnisse im Orient sich allmählich auf die Katastrophe des Krimkrieges zuspitzten, war die junge Marine in der Lage, zum Schutz der deutschen Interessen dorthin zunächst die Dampfkorvette „Danzig" und später auch noch die Fregatte „Gefion" in Begleitung des Transporters „Merkur" zu entsenden; es finden sich Zeugnisse, welchen hohen Werth man dort der Unterstützung durch die Schiffe beimaß; und als die Verhältnisse dazu nöthigten, die „Danzig" zur Erledigung anderer Missionen von Konstantinopel abzuberufen, berichtete der Minister, daß dieser Befehl die größte Bestürzung bei den daselbst ansässigen Deutschen hervorgerufen habe, und gerade jetzt den übelsten Eindruck machen und die gehässigsten Deutungen im Gefolge haben werde.

Im November 1852 hatten bekanntlich die Riffpiraten unweit von Cap Tres Forcas eine preußische Handelsbrigg überfallen und ausgeplündert, und begeistert nahm Prinz Adalbert von Preußen diese Veranlassung auf, um den Nutzen der Kriegsmarine für die Handelsschifffahrt vor aller Welt darzuthun.

„Nicht nur die Nothwendigkeit, die Ehre der preußischen Flagge aufrecht zu erhalten, fordert dazu auf, sondern auch die Rücksicht auf die gegenwärtige Lage der handelspolitischen Verhältnisse. Denn ganz abgesehen davon, daß der vaterländische Handelsstand mit dankbarer Befriedigung den Schutz seiner Schiffe erkennen und sich dadurch zu lebendigerer Thätigkeit aufgemuntert fühlen wird, so müssen auch die übrigen Staaten des neuen Zollvereins aus dieser Expedition inne werden, wie Preußen allezeit bereit und schon nach so kurzer Zeit mächtig genug ist, auch schon durch seine maritimen Streitkräfte für ihre Interessen in die Schranken zu treten."

Es kam nicht zu der geplanten Seeexpedition gegen Marokko, doch nahm bekanntlich Prinz Adalbert auf eigene Faust Gelegenheit, den Riffpiraten einen Denkzettel zu geben, und die Thatsache, daß diese seitdem nicht mehr wagten, sich an unseren Handelsschiffen zu vergreifen, kann immerhin dahin gedeutet werden, daß ihnen nach der erlittenen Schlappe die

Lust zu ähnlichen feigen Heldenthaten wie gegen die Brigg „Flora“ vergangen war.

Von den Leistungen der preußischen Kriegsmarine für die deutschen Handelsinteressen ist die bedeutsamste ihre vom Kapitän z. S. Sundewall befehligte Expedition nach Ostasien von 1859 bis 1862, auf welcher die Fregatte „Thetis“, die Dampfkorvette „Arkona“, das Transportschiff „Elbe“ und der leider auf dieser Reise verloren gegangene Schooner „Frauenlob“ den Gesandten Grafen zu Eulenburg nach Japan zum Abschluß eines Handels- und Freundschaftsvertrages überführten. Vom Abschluß dieses Vertrages datiren unsere Handelsverbindungen mit dem Lande der aufgehenden Sonne, und wie dieses von jenem Zeitpunkte an sich der abendländischen Kultur erschloß, so hat der deutsche Handel an dieser Entwickelung seinen reichen und glänzenden Antheil genommen; hier hat nicht nur die Flagge den Handel geschützt, sondern der Handel ist recht eigentlich der Flagge gefolgt, und diese hat ihm die Wege gebahnt und geöffnet.

Aus den sechziger Jahren sind einzelne bemerkenswerthe Ereignisse nicht hervorzuheben. Im Kriege gegen Dänemark war unsere Flotte noch zu klein, um eine Blockade unserer Küsten zu verhindern. Immerhin bewiesen die Gefechte bei Jasmund, am Dornbusch und bei Helgoland, daß die Zeit völliger Wehrlosigkeit zur See vorüber war.

In diesem Jahrzehnt kreuzten unsere „Arkona“, „Vineta“, „Hertha“ und „Gazelle“ sowie die kleineren Schiffe „Nymphe“, „Medusa“, „Augusta“, „Viktoria“ und der Aviso „Loreley“ mit den Dampfkanonenbooten in allen Meeren. Die „Medusa“ unter Korvettenkapitän Struben war beispielsweise zugegen, als in den Zeiten der politischen Umwälzungen in Japan die dort vertretenen europäischen Handelsinteressen in ernste Mitleidenschaft gezogen waren, auch strafte sie in jener Zeit chinesische Seeräuber, welche unweit Hongkong ein deutsches Barkschiff ausgeplündert hatten. In ähnlicher Weise stand die „Viktoria“, Kapitän Kinderling, in Venezuela unseren Landsleuten bei, als der Präsident die von ihm auferlegten Kontributionen mit der Drohung unterstützte, „daß er im Falle der Weigerung den Soldaten die Sorge für ihre Subsistenzmittel selbst überlassen werde“. Das Kanonenboot „Meteor“, Kapitänleutnant Knorr, erreichte in Puerto Cabello mit „Klar Schiff“, daß der einem deutschen Kaufmann durch die um die politische Herrschaft

streitenden Parteien zugefügte Schaden in vollem Umfange ersetzt ward.

In weiteren Kreisen bekannt wurde das Eingreifen von „Vineta", Kapitän z. S. Batsch, und „Gazelle", Korvettenkapitän Arendt, im Jahre 1872 in Port au Prince Die Republik Haiti schuldete einem deutschen Kaufmann seit Jahren den Betrag von 20 000 Thalern, die er im Guten nicht wiedererlangen konnte. Als Vorstellungen der deutschen Kriegsschiffskommandanten keinen Erfolg hatten, nahmen dieselben kurz entschlossen zwei im Hafen von Port au Prince liegende haitische Kriegsfahrzeuge fort und ließen die deutsche Flagge auf denselben hissen. Gleichzeitig wurde ein bewaffnetes Boot an Land gesendet, und obwohl dieses von der fanatisirten Bevölkerung mit Gewehrschüssen empfangen ward, hatte doch das schneidige Auftreten des kommandirenden Offiziers den Erfolg, daß das geschuldete Geld noch in derselben Nacht an Bord der deutschen Kriegsschiffe gebracht wurde.

Großes Aufsehen erregte 1873 die sogenannte „Vigilante"-Affaire, die Wegnahme eines von der insurgirten spanischen Marine besetzten Avisos durch das deutsche Panzerschiff „Friedrich Carl", Kapitän z. S. Werner. In einem Bericht der Deutschen von Carthagena, welchen sie erstatteten, „sowohl um eine Pflicht tiefster Dankbarkeit gegen den wackeren Kommandeur des deutschen Panzerschiffes zu erfüllen, als um irgend welcher irrigen Darstellung der letzten Ereignisse zu begegnen", hoben sie vor Allem auch hervor, „welchen wirksamen Schutz die deutsche Marine zu ihrer höchsten Ehre den deutschen Interessen im Auslande geleistet habe", und dem Auftreten der fremden Marinen hatte Spanien selbst es schließlich zu danken, daß Blutvergießen vermieden wurde und geordnetere Zustände wiederkehrten.

Ein bemerkenswerther Fall des Eingreifens deutscher Kriegsschiffe im Interesse des deutschen Handels ist ferner die Thätigkeit der Kanonenboote „Albatroß" und „Nautilus" und der Glattdeckskorvette „Augusta", als im Dezember 1874 die Rostocker Brigg „Gustav" in der Bucht von Guetaria gestrandet und von den Karlisten für gute Beute erklärt worden war. Der geschickten Intervention des Kommandanten des „Nautilus", Korvettenkapitän Zembsch, war es zu danken, daß der Rhederei des „Gustav" volle Entschädigung zu Theil wurde, und daß durch einen Salutaustausch zwischen dem

spanischen Fort von Guetaria und den deutschen Schiffen der Ausgleich dieser Differenz feierlich und förmlich anerkannt wurde.

1876 veranlaßte die Ermordung des deutschen und des französischen Konsuls durch den aufrührerischen Pöbel von Salonichi eine Machtentfaltung der Marine zum Schutz der deutschen Interessen. Als Erste war die im Mittelmeer kreuzende Korvette „Medusa" mit den Kanonenbooten „Nautilus", „Meteor" und „Comet" zur Stelle, um die Bestrafung der Schuldigen zu überwachen; bald darauf folgte ein Panzergeschwader unter dem Admiral Batsch, und der Eindruck, den die Entsendung dieser Schiffe machte, war so groß, daß ein Ausbruch christenfeindlicher Gesinnung unter der Bevölkerung in der Folge nicht mehr zu befürchten war.

1878 bot sich abermals ein Anlaß, fremdländischen Nationen den Beweis zu führen, daß Deutschland und seine Angehörigen im Auslande nicht ungestraft in ihren Rechten und Interessen geschädigt werden dürfen. Um die angegebene Zeit hatte der Freistaat Nicaragua dem deutschen Konsul in der Stadt Leon, der als Kaufmann eine Forderung gegen die Regierung hatte, diese nicht erfüllt, und als er drängte, ihm mit Gewaltmaßregeln geantwortet. Die Genugthuung wurde verweigert, und man versuchte diplomatischen Vorstellungen durch Ausflüchte zu begegnen. Um denselben größeren Nachdruck zu geben, wurden deshalb die Fregatten „Leipzig" und „Elisabeth" sowie die Korvetten „Freya", „Medusa" und „Ariadne" auf beiden Seiten des Isthmus von Panama vereinigt, und durch die Zusammenziehung dieser Flottenmacht unter dem Befehl des Kapitän z. S. v. Wickede wurde erreicht, daß die Regierung des Freistaates allen deutschen Forderungen nachgab und dem geschädigten Konsul zu seinem Rechte verhalf. Die „Ariadne", Korvettenkapitän v. Werner, ging von da nach der Südsee, und schuf hier durch Freundschaftsverträge mit zahlreichen Häuptlingen die Basis für Deutschlands spätere koloniale Entwickelung in diesen Gewässern.

Zahlreich sind die Fälle, in denen unsere Schiffe Veranlassung hatten, wilden Stämmen einen Begriff von der Bedeutung europäischer Machtmittel beizubringen. Erwähnt sei die Zerstörung der Negeransiedelung Nana Kru im Jahre 1880 durch das Landungskorps der Korvette „Viktoria", Korvettenkapitän Valois, welches hier den bei der Strandung des Hamburger Dampfers „Carlos" verübten Seeraub ahndete.

In ähnlicher Weise griff 1882 die „Hertha“ an der Dahomey-Küste ein, wo bei Cotonu der deutsche Schooner „Ernbte“ gestrandet und von den Eingeborenen beraubt worden war. Da Strandungen von Schiffen an dieser gefährlichen Küste nichts Seltenes sind und die Eingeborenen an denselben ein grausames Strandrecht zu üben pflegen, hatten diese Strafexpeditionen noch den weitergehenden Zweck, ein Exempel zu statuiren und der ohnehin durch die politische Unsicherheit beeinträchtigten Schifffahrt größere Garantien für die ungestörte Ausübung ihres Berufes zu schaffen.

Aufgaben dieser Art haben auch dauernd die in der Südsee stationirten Kreuzer zu erfüllen, welche, wenn sie nicht durch die unerfreulichen politischen Zustände der Samoa-Inseln in Apia festgehalten wurden, mit den Regierungsvertretern die Inseln besuchen, um dort Streitigkeiten zu schlichten und Gericht zu halten, und oft genug durch Ausschiffung ihrer Landungskorps den Respekt der Insulaner vor dem „fechtenden Schiff“ von Neuem einschärfen müssen. Handelsinteressen sind es auch ausschließlich, die unsere Schiffe in Samoa zu vertreten hatten, und die Erinnerung an das Gefecht von Vailele, an die Strandung von „Adler“ und „Eber“ mögen genügen zum Beweis, daß die Marine um ihretwillen schwere Opfer zu bringen bereit war, und daß diese Interessen wichtig genug erschienen, um von ihr diese Pflichterfüllung und Treue bis zum Tode zu fordern.

Wie in der Südsee wird die maritime Machtentfaltung Deutschlands in Ostasien durch Handelsinteressen bedingt, welche seit dem oben erwähnten Handelsvertrage mit Japan die Anwesenheit unserer Schiffe in jenen Gewässern erfordern. Während in den beiden ersten Jahrzehnten einzelne Schiffe allenfalls mit der Unterstützung von Kanonenbooten genügten, wurde dort im Beginn der achtziger Jahre ein Geschwader stationirt, welches seither nur vorübergehend aufgelöst oder zur Erfüllung anderweiter Aufgaben verwendet worden ist. Im Frühjahr 1883 waren so die Kreuzerfregatten „Stosch“, „Elisabeth“ und „Leipzig“ mit den Kanonenbooten „Iltis“ und „Wolf“ unter dem Commodore Kapitän z. S. v. Blank in Ostasien vereinigt, und ihre Besuche in Bangkok, im Sulu-Archipel und in anderen Häfen trugen nicht wenig dazu bei, das Ansehen Deutschlands zu heben und die Interessen der daselbst angesessenen deutschen Kaufleute zu fördern. Korea

ward damals zuerst von deutschen Kriegsschiffen besucht, und es wurden hier Beziehungen mit den eingesessenen Behörden und den konsularischen Vertretern Japans angeknüpft.

Zu einer ständigen Institution wurde das Kreuzergeschwader unter dem Chef der Admiralität v. Caprivi; seine Aufgabe sollte darin bestehen, die auf den Schutz der Flagge angewiesenen Gebiete abwechselnd zu besuchen, und die daselbst anwesenden Stationäre durch die größere Machtentfaltung in der Erfüllung ihrer Aufgaben zu unterstützen. Als Chefs dieses Geschwaders seien die Admirale Paschen, Knorr und Deinhard genannt. Mit der Geschichte dieses Geschwaders, den Kämpfen bei Kamerun, den Demonstrationen gegen Zanzibar und der Niederwerfung des Buschiri-Aufstandes ist Deutschlands koloniale Entwickelung unlöslich verknüpft, und der Nutzen, den Deutschlands Handel hieraus zieht, ist ganz unmittelbar der kriegerischen und der Friedensarbeit der Kriegsschiffe zu danken.

Alle diese Ereignisse sind noch in zu frischer Erinnerung, und sind zudem so oft — ausführlich z. B. die Niederwerfung des Buschiri-Aufstandes in der „Marine-Rundschau" — geschildert worden, daß ihre nochmalige Beschreibung an dieser Stelle sich erübrigen dürfte.

Erwähnt seien noch zwei bemerkenswerthe Thaten der Marine an den Küsten Südamerikas in den neunziger Jahren. Im Jahre 1891 bedrohte der Bürgerkrieg in Chile Leben und Eigenthum der zahlreichen dort ansässigen Deutschen, während die Station von unseren Kriegsschiffen schon lange nicht mehr hatte besucht werden können. Zum Glück gelang es, die in Ostasien kreuzende „Leipzig" mit den Korvetten „Sophie" und „Alexandrine" noch rechtzeitig über den Stillen Ozean zu dirigiren, und dem Eingreifen ihrer Landungskorps in Valparaiso war es zu danken, daß die Anarchie in der Stadt nicht überhand nahm und die deutsche Bevölkerung vor den Gewaltthaten der zügellosen Massen bewahrt blieb. Auch diese Vorgänge sind in der „Marine-Rundschau" seinerzeit — dritter Jahrgang Seite 243 ff. — eingehend geschildert worden. Aehnliche Verhältnisse nahmen 1894 die Thätigkeit der Korvetten „Arkona" und „Alexandrine" in Rio de Janeiro in Anspruch, wo diese Schiffe durch ihre Anwesenheit nicht nur den dort ansässigen Deutschen Schutz gewährten, sondern es auch ermöglichten, daß trotz der Revolution am Lande der Handelsverkehr über See ohne wesentliche Behinderung seinen Fort-

gang nehmen konnte. Freilich waren die Handelskapitäne unter diesen Verhältnissen ganz unmittelbar auf die Unterstützung der Kriegsschiffe angewiesen, welche u. A. sogar vermitteln mußten, daß die Handelsschiffe ihre Wasservorräthe an Land auffüllen konnten.

Wir erinnern des Ferneren an die energische Durchführung deutscher Forderungen in Marokko, an das Auftreten unserer Schulschiffe in Haiti, an die Besitzergreifung von Kiautschou und an den Schutz deutscher Unterthanen und Interessen während des spanisch-amerikanischen Krieges.

Ein gutes Bild von der Thätigkeit eines Auslandskreuzers, von den vielseitigen Aufgaben, welche dem Kommandanten, sei es zum direkten Schutz der Deutschen, zur Wahrung deutscher Ehre und deutschen Ansehens im Auslande, sei es zur Förderung der wirthschaftlichen Interessen, obliegen, giebt uns schließlich ein Rückblick auf die Kreuzfahrten S. M. S. „Geier“ unter dem Kommando des Korvettenkapitäns Jacobsen in den amerikanischen Gewässern, welche in der Budgetkommission des Reichtags durch den Abg. Frese (Bremen) rühmende Erwähnung gefunden haben. Am 9. Dezember 1897 verließ S. M. S. „Geier“ den Hafen von Kiel und traf nach Anlaufen von Lissabon und St. Thomas am 8. Januar 1898 in Port au Prince auf Haiti ein. Kurze Zeit vorher hatten S. M. S. „Charlotte“ und „Stein“ die Forderungen der deutschen Regierung in der bekannten Lüdersaffäre durchgesetzt. Aufgabe des Kreuzers war es, durch längeres Verweilen in Haiti erneuten Uebergriffen sofort entgegenzutreten und zwei Forderungen deutscher Kaufleute an die Republik in der Höhe von etwa 80 000 M. den nöthigen Rückhalt zu geben. Gleich nach der Ankunft des Kreuzers erkannte die Republik die letztgenannten Forderungen an. Die Anwesenheit des Kriegsschiffs übte während des Aufenthalts von einem Monat eine gute Wirkung aus und war für die Beziehungen zwischen den deutschen Kaufleuten und den Regierungsbeamten von großem Vortheil. Im März 1898 finden wir S. M. S. „Geier“ in La Guayra und Puerto Cabello. Hier handelte es sich darum, den als säumigen Schuldner bekannten Staat Venezuela an die Erfüllung seiner Verpflichtungen betreffs Zahlung der Zinsen der venezuelanischen Anleihe von 1896 zu mahnen sowie einer Forderung auf Freilassung eines Deutschen aus dem Gefängniß in Maracaibo den nothwendigen Nachdruck zu verschaffen.

Beide Aufgaben wurden erfüllt. Der Kreuzer trat alsdann die Reise nach Pernambuco und Bahia an, erhielt jedoch an letzterem Platz angekommen den Befehl, sofort nach St. Thomas zurückzukehren und von hier aus den spanisch-amerikanischen Kriegsschauplatz in Portoriko und Cuba aufzusuchen. Die Thätigkeit des Kreuzers während dieses Krieges, die Ueberführung deutscher Familien von Havana, Cienfuegos, Trinidad de Cuba nach Vera Cruz ist bekannt. Bemerkenswerth ist jedoch, daß S. M. S. „Geier" als erstes deutsches Kriegsschiff Vera Cruz angelaufen und der Kommandant nebst Offizieren und Mannschaften der Hauptstadt Mexiko einen Besuch abgestattet hat. „Man kann sich keine Vorstellung davon machen, mit welcher wahren Freude das Erscheinen der deutschen Kriegsflagge in Vera Cruz begrüßt wurde und welche nachhaltige Wirkung unser Besuch in Mexiko auf das gesammte Deutschthum, sein Zusammenhalten und seine Stellung gegenüber der mexikanischen Regierung ausgeübt hat", so schrieb der Kommandant S. M. S. „Geier" in seinem offiziellen Bericht. „Der Umstand, daß S. M. S. „Geier" das erste deutsche Kriegsschiff war, welches Mexiko besuchte, sowie daß zufällig das Deutsche Haus (der größte deutsche Verein in der Hauptstadt) sein fünfzigjähriges Jubiläum feierte, mag dazu beigetragen haben, daß die Gastfreundschaft eine so herzliche, daß die Festlichkeiten über den Rahmen der sonst bei Ankunft eines Kriegsschiffs üblichen Feiern hinaustraten. Die liebenswürdige Aufnahme, die Sorgfalt und Unermüdlichkeit, mit welcher sich einzelne Deutsche der Mannschaft annahmen, ließen deutlich erkennen, daß die Freude, die deutsche Marine in der Mitte der Kolonie begrüßen zu können, von Herzen kam. Der Besuch der deutschen Marine in Mexiko wurde zu einem Nationalfest für die gesammte deutsche Kolonie im wahren Sinne des Wortes! Die deutsche Kolonie in Mexiko besteht aus etwa 600 bis 700 Deutschen, von denen der größte Theil Kaufleute sind und sich großen Wohlstandes erfreuen. Keine andere Kolonie, weder die englische noch die französische genießt ein solches Ansehen bei der mexikanischen Regierung wie die deutsche. Es liegt dies vor Allem daran, daß die Deutschen den Landesverhältnissen sich am besten anzupassen verstanden und der Regierung zu irgend welchen Klagen bisher keinerlei Veranlassung gegeben haben. Da die Republik Mexiko unter der energischen Leitung des Präsidenten Porfirio Diaz sich in sehr günstiger Finanzlage befindet

und in wohldurchdachter Weise die reichen Hilfsquellen des Landes immer mehr auszunutzen beginnt, so dürfte es anzustreben sein, bei dieser Entwickelung dem deutschen Handel und der deutschen Industrie die erste Stelle zu sichern. Am besten wird diese erreicht durch häufige Besuche von Kriegsschiffen, deren Kommandanten in möglichst engen Verkehr mit den maßgebenden Behörden zu treten hätten, des Ferneren durch die weitgehendste Unterstützung der deutschen Interessen in Mexiko seitens der deutschen Regierung."

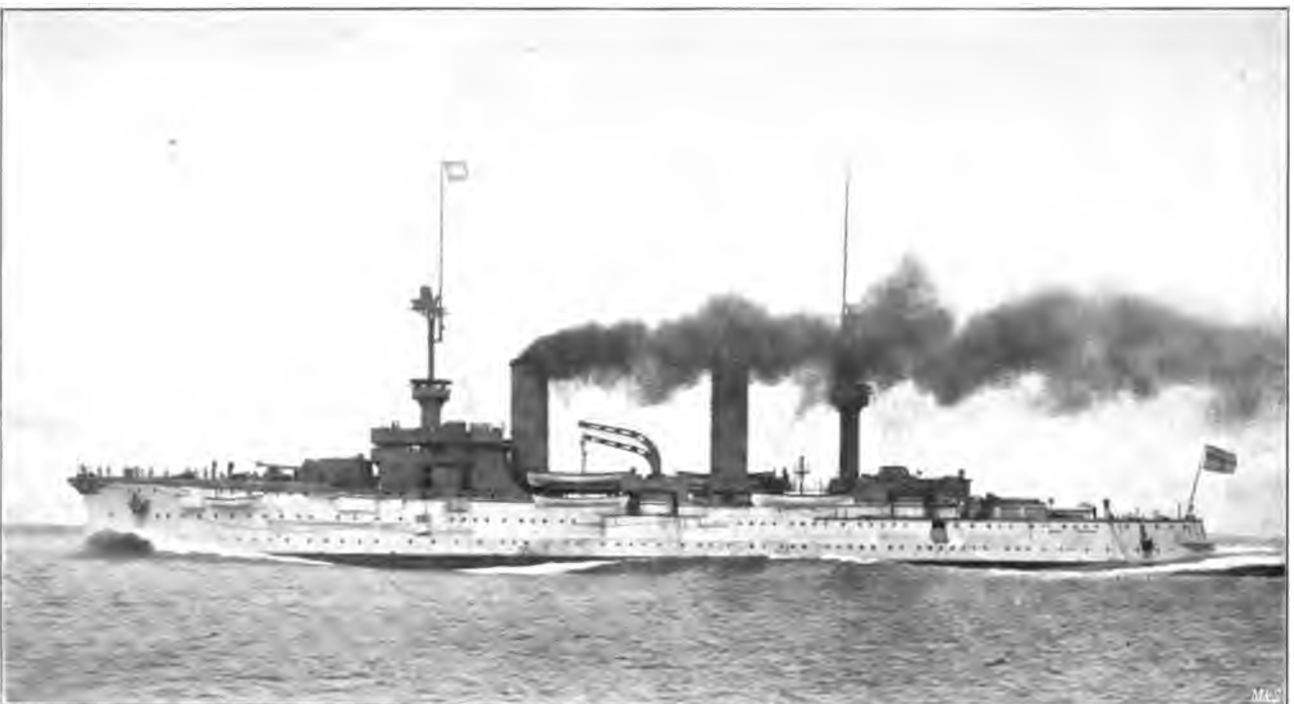
In der letzten Hälfte des Jahres 1898 hatte der Kreuzer „Geier" seine Thätigkeit nach Brasilien verlegt. Es wurden hier die Häfen Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Paranagua und Desterro auf Santa Catharina angelaufen. Der Fall „Roth" sowie einige weitere Uebergriffe seitens brasilianischer Unterthanen Deutschen gegenüber machte das Erscheinen des Kreuzers dringend wünschenswerth. Auch hier übte die Anwesenheit S. M. S. „Geier" einen guten Einfluß aus und trug zur Hebung des deutschen Namens in den Augen der brasilianischen Regierung wesentlich bei, ein Umstand, welcher bei dem gewaltigen Aufschwung unseres Handels und der Ausbreitung des Deutschthums in diesen Ländern von der weittragendsten Bedeutung ist. Von diesem Standpunkt aus darf auch der Aufenthalt des Kreuzers in Montevideo und Buenos Ayres im Februar 1899 nicht unbeachtet bleiben. In demselben Monat passirte „Geier" die Magelhaensstraße und begab sich von dort nach Valparaiso und Callao. Es würde zu weit führen, wollten wir uns über diesen Aufenthalt eingehend äußern. Es sei nur bemerkt, daß seit dem Jahre 1894 kein deutsches Kriegsschiff an der Westküste von Amerika stationirt gewesen, trotzdem das dringendste Bedürfniß hierzu seitens der Deutschen im Auslande wiederholt dargethan wurde. Besonders in den mittelamerikanischen Republiken, welche S. M. S. „Geier" in den Monaten Mai und Juni der Reihe nach besuchte, wurde der Kreuzer von allen Deutschen mit großer Freude und wirklicher Genugthuung begrüßt. In Guatemala diente die Anwesenheit des Kriegsschiffs dazu, eine von der Republik immer wieder hinausgeschobene Angelegenheit, bei welcher es sich um eine größere Summe handelte, endlich zum Abschluß zu bringen. Auch gab der Kreuzer dem deutschen Gesandten die Mittel an die Hand, weiteren unbe-

rechtigten Ansprüchen der mittelamerikanischen Republiken mit Erfolg entgegenzutreten. Den Abschluß der Kreuzfahrten S. M. S. „Geier“ im Jahre 1899 bildete ein Besuch in Kalifornien und Britisch-Kolumbien. —

Die vorstehenden Aufzählungen der Thätigkeit unserer Kriegsschiffe im Auslande umfassen ein ausreichendes Material, um die Behauptung, daß die Thätigkeit der Kriegsmarine für die Entwickelung der deutschen Interessen belanglos sei, zu widerlegen.

Die Errungenschaften von 1870/71 haben wesentlich dazu beigetragen, die Stellung der Deutschen im Auslande zu verbessern und unsere Handelsinteressen zu entwickeln und zu heben. Deshalb war aber die Thätigkeit der jungen Flotte erst recht eine förderliche, weil sie als sichtbare Vertreterin des neuen Deutschen Reiches dem Auslande gegenübertrat. Hierfür giebt das „Exportbuch für Hamburgs Handel und Verkehr“ ein einwandfreies Zeugniß, wenn es ausführt, man würde sich in der elbischen Handelsmetropole der Undankbarkeit schuldig machen, wenn nicht auch anerkannt würde, daß „die deutsche Reichsflagge, die stolz an der Gaffel deutscher Kriegsschiffe wehte, die junge Reichsflotte, die mehr und mehr sich vergrößerte“, das ihre dazu beigetragen, daß man den Deutschen im Auslande gegenüber einen andern Ton anschlug, daß man Respekt vor Deutschland bekam. „Wenn Deutschlands transatlantischer Handel, Deutschlands Seeschifffahrt ferner blühen und gedeihen sollen“, sei der Schutz einer starken Flotte unabweisbar.

— —



S. M. Großer Kreuzer „Fürst Bismarck“
in hoher Fahrt.

Die wirthschaftlichen Interessen Deutschlands in China.*)

Deutschlands wirthschaftliche Interessen in China lassen sich statistisch nur in unzureichendem Maße erfassen.

Was zunächst unsere deutsche Statistik anlangt, so macht sich bei der Zollstatistik des Deutschen Reiches der bekannte, schwer abzustellende Mangel, daß die deutsche Waarenausfuhr und Waareneinfuhr, die über belgische und holländische, sowie auch heute noch über englische Häfen einerseits, über Genua, vereinzelt auch Marseille andererseits erfolgt, sich nicht genügend fassen läßt, in Bezug auf China besonders fühlbar, weil die Reichspostdampferlinie und die neue Frachtdampferlinie nach Ostasien zum Theil Antwerpen und Rotterdam, zum Theil Genua berühren. Lassen die Zahlen der Reichshandelsstatistik aus diesem Grunde auch nicht den ganzen Umfang unseres Handels in China erkennen, so geben sie doch immerhin ein anschauliches Bild der Steigerung unseres China-Handels. Es ist hierbei allerdings nicht außer Acht zu lassen, daß erstens am 15. Oktober 1888 Hamburg und Bremen an das deutsche Zollgebiet angeschlossen worden sind, und zweitens der aktive Veredelungsverkehr, der für Rechnung eines Inländers erfolgt, bis Ende des Jahres 1896 nur theilweise, mit Beginn des Jahres 1897 ganz in den Spezialhandel eingerechnet wird, und vom selben Zeitpunkt an Schiffe in die Statistik über den auswärtigen Waarenverkehr aufgenommen werden. Mit Rücksicht auf den ersten besonders wichtigen Umstand sind in die folgende Tabelle die Ziffern für das erste Jahr des Zollanschlusses, das Jahr 1889, aufgenommen und von dieser

*) Der Aufsatz befand sich im Druck, bevor die kriegerischen Wirren in China begannen. Welchen Einfluß diese auf die spätere Gestaltung unseres dortigen Wirthschaftslebens ausüben werden, läßt sich heute nicht absehen. Bei den im Allgemeinen friedlichen, auf Erwerbsthätigkeit gerichteten Charaktereigenschaften der chinesischen Bevölkerung steht jedoch zu hoffen, daß auf das gegenwärtige bedrohliche Aufflammen eines fremdenfeindlichen Fanatismus wieder eine lange Periode friedlicher Kulturarbeit folgen wird, an welcher Deutschland ein hervorragender Antheil beschieden ist.

Grundlage aus ist die Zunahme des Handels noch einmal besonders berechnet worden.

Es betrug:

I. Die Ausfuhr aus dem deutschen Zollgebiet nach China*)

	Gewicht 100 kg	Inderzahlen		Werth Mk.	Inderzahlen	
1881—1885	91 677	100	—	11 019 000	100	—
1886—1890	217 228	237	—	19 391 000	176	—
1889	249 835	—	100	24 239 000	—	100
1891—1895	318 318	347	127	31 946 000	290	132
1896	341 608	372.	137	45 281 000	411	187
1897	377 251	412	151	32 334 000	293	133
1898	602 617	657	241	48 010 000	436	198

II. Die Einfuhr in das deutsche Zollgebiet aus China

	Gewicht 100 kg	Inderzahlen		Werth Mk.	Inderzahlen	
1881—1885	7 321	100	—	542 000	100	—
1886—1890	39 545	540	—	4 253 000	785	—
1889	72 479	—	100	7 443 000	—	100
1891—1895	105 419	1440	145	18 950 000	3 496	255
1896	144 734	1977	200	41 791 000	7 711	561
1897	145 031	1981	200	57 451 000	10 600	772
1898	151 785	2073	209	39 513 000	7 290	531

III. Der Gesammthandel des deutschen Zollgebiets mit China

	Gewicht 100 kg	Inderzahlen		Werth Mk.	Inderzahlen	
1881—1885	98 998	100	—	11 561 000	100	—
1886—1890	256 773	259	—	23 644 000	205	—
1889	322 314	—	100	31 682 000	—	100
1891—1895	423 737	428	131	50 896 000	440	161
1896	486 342	491	151	87 072 000	753	275
1897	522 282	528	162	89 785 000	777	283
1898	754 402	762	234	87 523 000	757	276

Es hat sich also nach dieser Statistik unsere Ausfuhr nach China, die im letzten Jahrzehnt allein im Jahre 1897 von dem Werthe unserer Einfuhr aus China überstiegen wurde, seit den Jahren 1881 bis 1885 dem Gewichte nach auf den sechseinhalbfachen, dem Werthe nach auf den viereinhalbfachen Betrag gehoben und in den zehn Jahren seit 1889 hat sie sich in den beiden Beziehungen verdoppelt. Noch größer

*) China schließt in der folgenden Statistik Hongkong und Makao stets ein.

ist die Zunahme der deutschen Einfuhr aus China. Sie hat in dem ersten größeren Zeitraum dem Gewicht nach um das Zwanzigfache, dem Werthe nach gar fast um das Fünfundsiebzigfache zugenommen und auch im letzten Jahrzehnt zeigt sie in der ersten Beziehung eine Verdoppelung und in der zweiten eine Verfünffachung. Der Gesammthandel des deutschen Zollgebiets mit China hat sich in der ganzen Zeit dem Gewichte wie dem Werthe nach auf den siebeneinhalbfachen Betrag gehoben, in den letzten zehn Jahren dem Gewichte nach um 134 pCt., dem Werthe nach um 176 pCt.

Der Handel von Hamburg und Bremen mit China.

Eine willkommene Ergänzung dieser Reichsstatistik bieten die statistischen Aufstellungen unserer beiden Hauptseehäfen, über die hier auch eine kurze Uebersicht gegeben werden soll. Dabei soll auch wieder das Jahr 1889 besonders aufgeführt werden, einmal um auch hier einen Ueberblick über das letzte Jahrzehnt zu ermöglichen, sodann aber auch weil die Hamburger Statistik den Werth der Ausfuhr nach einzelnen Bestimmungsländern erst mit dem Jahre 1889 feststellt und weil kurz vorher die Reichspostdampferlinie nach Ostasien eingerichtet worden ist.

Es betrug:

I. Die Ausfuhr nach China

	von Bremen			von Hamburg		zusammen	
	Mk.	Inderzahlen		Mk.	Inderzahl	Mk.	Inderzahl
1881—1885	245 704	100	—	—	—	—	—
1886—1890	5 876 771	2392	—	—	—	—	—
1889	5 905 423	—	100	14 762 640	100	20 668 063	100
1891—1895	11 873 080	4832	201	23 169 740	157	35 042 820	170
1896	20 892 021	8503	354	22 916 730	155	43 808 751	212
1897	22 033 738	8967	373	17 344 820	117	39 378 558	191
1898	23 091 345	9398	391	19 673 320	133	42 764 665	207

II. Die Einfuhr aus China

	in Bremen			in Hamburg			zusammen		
	Mk.	Inderzahlen		Mk.	Inderzahlen		Mk.	Inderzahlen	
1881—1885	517 254	100	—	3 167 000	100	—	3 684 254	100	—
1886—1890	4 255 602	823	—	6 629 000	209	—	10 884 602	295	—
1889	5 666 980	—	100	7 948 160	—	100	13 615 140	—	100
1891—1895	5 091 429	984	90	13 908 750	439	175	19 000 179	516	140
1896	8 140 697	1574	144	18 963 800	599	239	27 104 497	736	199
1897	7 890 392	1525	139	19 223 540	607	242	27 113 932	736	199
1898	7 280 944	1408	128	18 645 420	589	235	25 926 364	704	109

III. Der Gesammthandel mit China

	in Bremen			in Hamburg		zusammen	
	Mk.	Indexzahlen		Mk.	Indexzahlen	Mk.	Indexzahlen
1881—1885	762 958	100	—	—	—	—	—
1886—1890	10 132 373	1328	—	—	—	—	—
1889	11 572 403	—	100	34 283 203	100	45 855 606	100
1891—1895	16 964 509	2224	147	54 042 999	158	71 007 508	155
1896	29 032 718	3805	251	70 913 248	207	99 945 966	218
1897	29 924 130	3922	259	66 492 490	194	96 416 620	210
1898	30 372 289	3981	262	68 691 029	200	99 063 318	216

Diese Zahlen zeigen also seit dem Jahrfünft 1881 bis 1885 eine zum Theil noch sehr viel bedeutendere Zunahme unseres China-Handels, als die angeführten Ziffern der Reichsstatistik, und für das letzte Jahrzehnt bestätigen sie, daß eine reichliche Verdoppelung unseres China-Handels eingetreten ist, die in der Ausfuhr nach China noch stärker sich geltend macht, als in der Einfuhr von dort.

Gründe der Schwankungen in der Handelsbewegung.

Während die Statistik des Reichs, wie die der beiden Hansestädte im Ganzen eine regelmäßige Zunahme unseres China-Handels ergiebt, zeigen die Zahlen für das einzelne Jahr begreiflicherweise manchmal Schwankungen. Solche Schwankungen kommen im Verkehr eines jeden Landes vor und erklären sich bei China vor Allem aus seinem Ernteausfall und seinen schwierigen Verkehrsverhältnissen, aus revolutionären Bewegungen und der allgemeinen politischen Lage, sowie damit meist in Verbindung stehenden Bestellungen der chinesischen Regierung. Die ungewöhnliche Steigerung in den Werthziffern der Ausfuhr des Jahres 1896 in der Reichsstatistik erklärt sich z. B. zum großen Theil daraus, daß Gewehre und Patronen im genannten Jahre für 9 488 000 Mark, dagegen in den beiden folgenden Jahren nur für 1 736 000 Mark und 2 903 000 Mark ausgeführt wurden. Derselbe Grund erklärt auch hauptsächlich die entsprechende Erscheinung in den Hamburger Ausfuhrziffern; im Jahre 1895 wurden von Hamburg Kriegsmaterialien verschiedener Art im Werthe von 23 721 510 Mark, im Jahre 1898 für nur 1 732 460 Mark nach China verfrachtet. Aehnlich ist die entsprechende Erscheinung in der Einfuhr auf ganz bestimmte Artikel zurückzuführen. Der auch nur im Werthe eingetretene Rückgang, den die Reichsstatistik

für unsere Einfuhr aus China im Jahre 1898 nachweist, erklärt sich erstens aus ungemünztem Golde, von dem im Jahre 1897 nicht weniger als 27 545 000 Mark, im folgenden Jahre nur 16 798 000 Mark eingeführt wurden, und zweitens aus Borsten, die in der gleichen Zeit im Werthe infolge einer Preisherabsetzung von 1800 auf 400 Mark für den Doppelcentner von 10 559 000 Mark auf 1 965 000 Mark zurückgingen, während in Wirklichkeit nur 95 Tonnen weniger eingeführt wurden als im Vorjahre.

Die Hauptartikel des deutschen China-Handels.

Hier kann natürlich nicht auf die einzelnen Artikel unseres China-Handels näher eingegangen werden. Nur ein flüchtiger Ueberblick kann gegeben werden. Im Spezialhandel des Jahres 1898 wies die deutsche Ausfuhr nach China nach der neuesten Reichsstatistik die folgenden Hauptartikel auf:

	Millionen Mark
Dampfschiffe von Eisen	14,0
Anilin- und andere Theerfarbstoffe	5,4
Nähnadeln, Nähmaschinennadeln	3,5
Posamentier- und Knopfmacherwaaren, wollene	2,6
Tuch- und Zeugwaaren, wollene, unbedruckt .	2,2
Kupferlegirungen 2c. in Stangen und Blechen, unplattirt	1,6
Artilleriezündungen, Patronen aus Kupfer 2c., Zündhütchen	1,5
Feine Waaren aus Guß- und Schmiedeeisen .	1,5
Gewehre für Kriegszwecke	1,4
Bier in Flaschen	1,1
Grobe, nicht besonders genannte Eisenwaaren	0,9
Baumwollene Strumpf-, Posamentier- und Knopfmacherwaaren	0,8
Maschinen, überwiegend aus Gußeisen . . .	0,7
Eisendraht	0,6
Schießpulver	0,5
Schmiedbares Eisen in Stäben 2c.	0,5
Feine Waaren aus Messing und anderen Kupferlegirungen	0,5
Romancement 2c.	0,4
zusammen . .	39,7

Diese macht 82,7 pCt. des auf 48 Millionen Mark sich belaufenden Gesammtwerthes der deutschen Ausfuhr nach China

aus, die bei 27 der an ihr im Ganzen betheiligten 43 Waarengruppen eine Steigerung gegenüber dem Vorjahre aufweist.

Im selben Jahre 1898 wurden im Spezialhandel aus China nach Deutschland eingeführt die folgenden hauptsächlichen Artikel:

	Millionen Mark
Gold (meist roh in Barren)	17,8
Thee	3,0
Bettfedern, rohe	2,8
Rindshäute, gekalkte und trockene	2,4
Galläpfel	2,1
Borsten	2,0
Kampher	1,1
Rohseide, ungefärbt	1,1
Strohbänder	1,0
Andere Waaren aus Stroh, Bast ꝛc.	0,8
Fertige, nicht überzogene Schafpelze, ungefüttertes Pelzwerk	0,7
Bambus-, Pfeffer- ꝛc. Rohr	0,5
Reiherfedern	0,5
Zimmtblüthe, Zimmtcassia ꝛc.	0,4
Seidenabfälle	0,4
zusammen	36,6

Diese Summe macht 92,7 pCt. des im Ganzen 39,5 Mill. Mark betragenden Gesammtwerthes der deutschen Einfuhr aus China aus, die im Jahre 1898 aus den bereits gestreiften Gründen gegenüber dem Vorjahre, ohne Edelmetalle, einen hauptsächlich auf Haare, Federn und Borsten entfallenden Mindereinfuhrwerth von 6,3 Mill. Mark ergiebt.

Endlich soll einen kurzen Ueberblick über die Entwickelung des Handels in den wichtigsten Waaren die folgende Tabelle ermöglichen, in die jeder Artikel unserer chinesischen Einfuhr und Ausfuhr (Spezialhandel) aufgenommen ist, dessen Werth nach der Reichsstatistik 1 000 000 Mark im Jahre 1898 überstieg. Im Allgemeinen zeigt sich hier auch im Einzelnen dieselbe aufsteigende Entwickelung, wie sie die Gesammtziffern erkennen lassen.

Die Hauptartikel im deutschen China-Handel.

I. Die Ausfuhr aus dem deutschen Zollgebiet nach China:

	Farben (114)	Feine Eisenwaaren (256—265)	Instrumente, Maschinen, Fahrzeuge (467—475, 480a1)	Kupfer und Kupferlegirungen 2c. (514a, 514b, 517)	Patronen 2c. (521)	Bier (597, 598)	Tuch- und Zeugwaaren (904, 905)	Posamentier- und Knopfmacherwaaren (908)
	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.
1881—1885	3 757 000	2 505 000	79 000	20 000	?	58 000	464 000	19 000
1886—1890	4 761 000	3 580 000	121 000	29 000	69 000	170 000	1 620 000	1 585 000
1889	3 973 000	3 597 000	91 000	40 000	185 000	155 000	2 428 000	2 962 000
1891—1895	5 919 000	6 614 000	392 000	300 000	1 723 000	171 000	2 903 000	2 932 000
1896	7 755 000	15 843 000	241 000	1 158 000	1 777 000	553 000	3 809 000	3 248 000
1897	5 265 000	7 707 000	803 000	1 792 000	422 000	834 000	2 902 000	2 354 000
1898	5 401 000	6 517 000	15 182 000	1 614 000	1 460 000	1 076 000	2 159 000	2 553 000

II. Die Einfuhr in das deutsche Zollgebiet aus China:

	Galläpfel (150)	Kampher (166)	Bettfedern (382)	Borsten (383)	Rindshäute (397)	Thee (697)	Rohseide (771a)	Strohbänder (824)	Ungemünztes Gold (304)
	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.
1881—1885	90 000	—	134 000	—	—	44 000	11 000	5 000	—
1886—1890	566 000	414 000	1 222 000	139 000	92 000	605 000	51 000	41 000	—
1889	1 079 000	823 000	1 175 000	279 000	339 000	1 202 000	90 000	149 000	—
1891—1895	1 410 000	1 654 600	1 746 000	1 574 000	494 000	2 642 000	297 000	797 000	3 773 000
1896	1 439 000	1 626 000	2 443 000	3 089 000	1 463 000	2 733 000	523 000	1 082 000	21 154 000
1897	1 362 000	1 240 000	2 849 000	10 559 000	1 742 000	2 640 000	267 000	1 177 000	27 545 000
1898	2 056 000	1 073 000	2 830 000	1 965 000	2 443 000	2 965 000	1 106 000	1 049 000	16 798 000

Anmerkung: Der Waarenbezeichnung ist die Nummer des statistischen Waarenverzeichnisses in Klammern beigefügt worden.

Wie unzulänglich aber das Bild ist, das die deutsche Zollstatistik von der Bedeutung des China-Handels für unsere einheimische Volkswirthschaft giebt, beweist am deutlichsten der Artikel Rohseide in der deutschen Einfuhr aus China. Nach der Statistik dieser Einfuhr ist in den letzten zehn Jahren (1889 bis 1898) noch nicht so viel chinesische Rohseide ins deutsche Zollgebiet gelangt (115 200 kg), wie allein im Jahre 1898 durch die Seidentrocknungsanstalt in Krefeld gegangen ist (128 282 kg). Die Statistik dieser wie der Elberfelder Anstalt giebt ein zutreffenderes Bild von der stetig wachsenden Bedeutung, die die chinesische Rohseide für einen der höchstentwickelten Zweige unserer ausgedehnten Textilindustrie besitzt. Es gingen nämlich durch die Trocknungsanstalt zu:

	Krefeld			Elberfeld		
	kg	Inderzahlen		kg	Inderzahlen	
1881—1885	58 244	100	—	72 848	100	—
1886—1890	58 939	101	—	52 329	72	—
1889	63 446	—	100	54 364	—	100
1891—1895	84 000	144	132	61 929	85	114
1896	110 173	189	174	54 553	75	100
1897	127 628	219	201	64 801	89	119
1898	128 282	220	202	80 340	110	148

Der Verbrauch chinesischer Rohseide in unserer heimischen Industrie ist also beständig im Wachsen. In Elberfeld hat er in den letzten zehn Jahren um 50 pCt. zugenommen, in Krefeld doppelt so viel. In dieser wichtigsten Stadt deutscher Seidenfabrikation ist der chinesische Antheil an der verbrauchten Gesammtmenge Seide von 8 pCt. im Jahre 1889 auf 18 pCt. in den letzten drei Jahren gestiegen und erfreut sich chinesische Rohseide — nach dem Bericht der dortigen Handelskammer für das Jahr 1898 — noch weiter „zunehmender Beliebtheit“.

Der Handel 1899.

Für das Jahr 1899 liegen die Ziffern der amtlichen Statistiken noch nicht vollständig vor. Aber ein deutliches Bild läßt sich bereits gewinnen. Nach den vorläufigen Berechnungen der Reichsstatistik hat sich erfreulicherweise unsere Ausfuhr nach China wieder gehoben und zwar von 48 auf 50,6 Millionen Mark, und wenn die deutsche Einfuhr aus China ziffernmäßig im selben Jahre beträchtlich — von 39,5 auf 29 Millionen

Mark — zurückgegangen ist, so ist das einer erneuten Abnahme der Goldeinfuhr im Wesentlichen zuzuschreiben. An ungemünztem Golde, das infolge von Japans Uebergang zur Goldwährung sowie infolge der zahlreichen neuen Unternehmungen der Fremden nicht mehr in der bisherigen Weise aus China nach Europa abfließt, sind im Jahre 1899 nur 2748 kg gegenüber 6038 kg im Vorjahre und 9901 kg im Jahre 1897 aus China nach Deutschland eingeführt worden, was allein einen Ausfall von rund 9 Millionen Mark bedeutet. Man kann nicht behaupten, daß dieser Rückgang der Goldeinfuhr der letzten beiden Jahre für unseren China-Handel bedenklich ist. Im Allgemeinen hat dieser vielmehr im Jahre 1899, wie im Jahre 1898, sich günstig weiterentwickelt. Das beweisen Urtheile von sachverständigster Seite. Der Bericht der Bremer Handelskammer für das Jahr 1899 konstatirt z. B. ausdrücklich „ein ferneres Aufblühen des deutschen Handels mit dem fernen Osten“ und fügt hinzu: „Die bei der Eröffnung der Reichspostdampferlinie im Jahre 1886 ersehnte Hebung des Verkehrs mit Ostasien ist über Erwarten eingetreten.“ Das bestätigen auch die Zahlen der Statistik. Im letzten Jahre hat Bremens Ausfuhr nach China von 23 auf 24,5 Millionen Mark, seine Einfuhr von dort von 7,2 auf 8,5 Millionen Mark sich gehoben. Aehnliches gilt auch von Hamburg. Der Bericht der dortigen Handelskammer sagt für dasselbe Jahr: „Sehr erfreulich hat sich das Geschäft mit Ostasien entwickelt, das, nachdem China sich dem Weltverkehr zu erschließen beginnt, eine große Bedeutung zu gewinnen verspricht.“ Die Zahlen der Hamburger Statistik liegen zur Bestätigung noch nicht vor. Aber die angeführten sachverständigen Urtheile, mit denen die bisher bekannt gewordenen Ergebnisse der Statistik, insbesondere was unsere Ausfuhr nach China anlangt, im Einklang stehen, dürften schon zum Beweise genügen, daß die Sachkunde nicht der Emphase entsprach, als Bebel bei Berathung der Flottenvorlage im Reichstag behauptete, „daß der Handel Deutschlands in den letzten zwei Jahren in Ostasien sich nur mit Mühe und Noth auf seiner bisherigen Höhe gehalten hat“.

Die chinesische Statistik und die Stellung Hongkongs.

Weitere Einblicke in den deutschen China-Handel läßt die chinesische Statistik gewinnen. Allerdings versagt die

chinesische Zollstatistik völlig. Das erklärt sich nicht nur dadurch, daß ihr englischer Leiter es noch immer nicht der Mühe für werth gehalten hat, den geographischen Begriff „europäischer Kontinent“ zu spezialisiren, sondern in noch weit höherem Maße dadurch, daß ungefähr 45 pCt. des statistisch ermittelten chinesischen Handels, fast 50 pCt. der statistisch ermittelten chinesischen Einfuhr, auf Hongkong entfallen und dieser Freihafen seinerseits natürlich mangels eines Zolles eine zuverlässige Waarenstatistik nicht besitzt, ein Umstand, den man auf englischer Seite dadurch auszunutzen pflegt, daß man den ganzen Handel Chinas mit dem Umschlagsplatz Hongkong, wie mit den anderen englischen Kolonien, schlankweg zum englischen Handel zählt, und so dazu kommt, diesen englischen Handel auf 80 pCt. des gesammten Fremdhandels Chinas zu bewerthen, wie selbst Lord Curzon, der jetzige Vizekönig von Indien, vor nicht langer Zeit im englischen Parlament gethan hat. Wir werden sogleich sehen, wie diese auf englischer Seite begreiflicherweise so beliebten Ziffern ein durchaus falsches Bild geben.

Ebenso ist die Schifffahrtsstatistik bisher ein unzureichender Maßstab für die deutschen Interessen in China und in Ostasien überhaupt, wie in dem Aufsatz über Hongkong*) zugleich mit den Gründen, die einen höchsterfreulichen Umschwung erwarten lassen, ausführlich bereits dargelegt worden ist.

Stellung der Deutschen in China.

Und wie die Zoll- und Schifffahrtsstatistik bisher kein richtiges Bild von der Stellung des deutschen Handels in China gab, so auch nicht die verbreitete Statistik über die in China anwesenden Fremden, die alljährlich von der chinesischen Seezollbehörde aufgestellt wird. Nach ihr kamen im Jahre 1898 die Deutschen mit 1043 Köpfen erst an fünfter Stelle, hinter Engländern, Amerikanern, Japanern und Portugiesen und werden von den Engländern gar fünffach überflügelt. Das erklärt sich zum Theil daraus, daß die Engländer und Amerikaner, wie auch die Franzosen, sehr viel mehr Missionare nach China entsandt haben, als wir Deutsche, und daß die ersten auch eine große Menge Landsleute — etwa 600 — im chinesischen Zolldienst aufweisen; das findet aber auch zum Theil darin seine

*) Nauticus, Beiträge zur Flottennovelle, S. 23.

für uns so erfreuliche Erklärung, daß die deutsche Bevölkerung in China und Ostasien überhaupt durch eine weitgehende soziale Gleichartigkeit und hohe gesellschaftliche Stellung gekennzeichnet wird und in weit geringerem Maße, als die anderen Nationalitäten, als Engländer, Amerikaner und Franzosen, ganz zu schweigen von Portugiesen und Japanern, aus den mittlern und niederen Schichten sich rekrutirt.

Diese soziale Vorzugsstellung — möchte man sagen — kommt auch in der Statistik der Firmen einigermaßen zum Ausdruck. Hier steht Deutschland — wenn von den Japanern abgesehen wird — an zweiter Stelle, alle anderen weit, um mehr als die Hälfte hinter sich zurücklassend, den Amerikanern, Franzosen, Russen, Oesterreichern und Belgiern zusammen gleich kommend. Allerdings haben wir auch nach dieser Statistik im Jahre 1898 den 398 englischen Firmen nur 107 deutsche gegenüberzustellen. Aber auch dieses Bild wird günstiger bei näherer Betrachtung. Einmal spricht schon die Bewegung der Zahlen für uns. Im Gegensatz zu der Bevölkerungsvermehrung, nach der sich in den 25 Jahren von 1872 bis 1897 die Engländer, wie die Amerikaner, ungefähr doppelt so stark, wie die Deutschen, in China vermehrt haben, hat die Anzahl deutscher Firmen im gleichen Zeitraum doppelt so stark zugenommen, wie die der englischen, während die amerikanischen gar einen Rückgang zu verzeichnen haben; entfiel im Jahre 1872 eine Firma auf 8 Engländer und 12 Deutsche, so nach 25 Jahren umgekehrt auf 8 Deutsche und 12 Engländer und die Ziffern waren gleichzeitig für die Amerikaner von 13 auf 36, für die Franzosen von 15 auf 32 angewachsen. Schon das zeigt die hohe und wachsende wirthschaftliche Bedeutung der Deutschen in China.

Sie tritt aber noch deutlicher hervor in anderer Beziehung. Vielleicht ist darauf, daß die Deutschen im fernen Osten im Wesentlichen Hanseaten sind, die auch daheim vorwiegend im Großhandel beschäftigt sind, die Thatsache zurückzuführen, daß die Deutschen in China in weit höherem Maße, als die Angehörigen anderer Nationen, im Großhandel thätig sind, ja — man kann fast sagen — im Ein- und Ausfuhrgeschäft geradezu aufgehen. Nur wenn diese Großhandelsfirmen verschiedener Nationalität einander gegenübergestellt werden,

ergiebt sich auf gleicher und gerechter Grundlage ein Vergleich über die wirthschaftliche Leistungsfähigkeit, wie sie hier hauptsächlich interessirt. Ein solcher Vergleich läßt sich auch zwischen Deutschen und Engländern anstellen. Der englische Generalkonsul Brennan hat nämlich im Jahre 1897 die im Ein- oder Ausfuhrgeschäft thätigen englischen Firmen — „British firms, large and small“ — in allen chinesischen Vertragshäfen auf 134 beziffert oder fast nur ein Drittel der von der chinesischen Seezollbehörde angegebenen Zahl aller englischen Geschäfte, und für dasselbe Jahr läßt an der Hand des Adreßbuches für Ostasien sich feststellen, daß unter den von derselben Behörde auf 99 bezifferten deutschen Firmen nicht weniger als 87 im Großhandel thätig waren. Das ergiebt ein Verhältniß englischer Firmen zu deutschen von 3 zu 2.

Natürlich verschiebt sich dieses Verhältniß beträchtlich in den einzelnen chinesischen Hafenplätzen. Der Sitz des englischen Uebergewichts ist Schanghai, wo genau doppelt so viele englische wie deutsche Großhandelsfirmen thätig sind, was sich in erster Linie daraus erklärt, daß Schanghai der Haupteinfuhrhafen für Baumwollwaaren ist, die noch immer, trotz zunehmender amerikanischer Konkurrenz, vorwiegend englischen Ursprungs sind und nicht weniger als 40 pCt. der gesammten Einfuhr Chinas ausmachen. Sieht man von diesem allerdings weitaus umfangreichsten aller Einfuhrartikel, an dem deutsche Firmen keineswegs unbetheiligt sind, ab, so dürfte die Einfuhr fast zu gleichen Theilen in deutschen und englischen Händen liegen, und ähnlich dürfte es mit der Ausfuhr stehen, wenn von Thee, in dem die Russen, und von Seide, in der die Franzosen hervorragend thätig sind, abgesehen wird. In Hongkong, das in den angeführten Ziffern nicht einbegriffen ist, ist das Verhältniß für uns Deutsche schon sehr viel günstiger, wie in einem früheren Artikel über diese englische Kolonie bereits dargelegt wurde.*)

Und in den anderen Hafenplätzen, die an der chinesischen Küste den Fremden zugänglich sind, in den sogenannten Außenhäfen (outports), d. h. allen chinesischen Vertragshäfen mit Ausnahme Schanghais, kamen im Jahre 1897 die Deutschen mit 47 Firmen den Engländern mit 54 Firmen sehr nah, ein Verhältniß, das sich inzwischen unzweifelhaft noch günstiger für

*) Nauticus, Beiträge zur Flottennovelle, S. 23.

uns gestaltet haben wird. Außerhalb des Yangtse-Thals standen sogar schon vor zwei Jahren 36 deutsche Firmen 35 englischen gegenüber; und in einzelnen wichtigen Vertragshäfen hatten die Deutschen schon damals ein ausgesprochenes Uebergewicht; so waren in Tientsin neben 9 englischen 16 deutsche, in Kanton neben 6 englischen 8 deutsche Firmen ansässig; in dem genannten wichtigen Hafen des Nordens, wo wir seit dem Jahre 1896 eine eigene deutsche Niederlassung haben, sollten die deutschen Firmen am Handel stärker betheiligt sein, als die aller anderen fremden Nationen zusammengenommen; von Kanton, dem größten chinesischen Handelsplatz im Süden, dürfte ungefähr dasselbe gelten, und — wenn man von Thee, der hier fast ausschließlich von russischen Firmen gehandelt wird, absieht — wohl auch von Hankou, dem zukunftsreichen Ausgangspunkt der bereits in Angriff genommenen großen belgischen Ueberlandbahn nach Peking, dem „Chicago des fernen Ostens", wie man es genannt hat, in dem wir bekanntlich auch eine deutsche Niederlassung haben.

So nimmt der deutsche Kaufmann schon heute eine bedeutungsvolle Stelle im fernen Osten ein, nur noch übertroffen vom englischen, verschiedentlich auch diesen überflügelnd. Man darf der Hoffnung sich hingeben, daß es ihm gelingen wird, das durch rastlose, angespannte Arbeit Errungene nicht nur zu behaupten, sondern allen Konkurrenten gegenüber zum wachsenden Nutzen unserer einheimischen Industrie zu befestigen und auszubauen.

Charakter und Aussichten des deutschen Handels.

Zu dieser zuversichtlichen Erwartung führt insbesondere auch die folgende Erwägung. Der Mangel an großen Stapelartikeln, der in der Vergangenheit für den deutschen Kaufmann gegenüber seinem englischen Konkurrenten vielfach ein Nachtheil gewesen ist, dürfte in Zukunft in doppelter Hinsicht eher als Vortheil für ihn sich erweisen. Erstens berechtigt die bisherige bunte Mannigfaltigkeit des Geschäfts des deutschen China-Kaufmanns zu der Erwartung, daß die Deutschen auch vielseitigen Antheil an einem Aufschwung des chinesischen Wirthschaftslebens zu gewinnen wissen werden, während die Konzentrirung auf wenige große Artikel, wie jedes Setzen auf wenige Karten, mancherlei Risiko mit sich bringt. Das gilt

um so mehr, als die billigen englischen Stapelartikel, vor Allem die Baumwollwaaren, es sind, in denen in erster Linie die ostasiatische Konkurrenz, wie es bereits in Ostindien und Japan geschehen ist, sich fühlbar machen wird, und als man annehmen darf, daß die Kaufkraft, die durch diese billigere Versorgung mit inländischen Kleidungsstoffen im chinesischen Volke zur Befriedigung höherer Bedürfnisse gleichsam ausgelöst wird, auch dem rührigen deutschen Handel und der aufblühenden deutschen Industrie in beträchtlichem Maße zu gute kommen wird. Zweitens gesellt sich ein wichtiger, rein psychologischer Umstand hinzu. Das Geschäft in den großen Massenartikeln der englischen Baumwollindustrie, deren Ausfuhr fast ein Fünftel der Gesammtausfuhr Englands bekanntlich bildet, bewegt sich seit Jahrzehnten — mit ganz unbedeutenden Wandlungen — in glatten, ausgefahrenen Geleisen; es geht den alten Lauf auch ohne besonders sorgfältige Pflege; es hat der jetzigen Generation verhältnißmäßig wenig Gelegenheit geboten, Intelligenz und Energie zu bethätigen sowie neue Erfahrungen zu sammeln; zugleich hat es durch seinen außerordentlichen Umfang dahin gewirkt, daß alle Artikel, für die ein großer Absatzmarkt noch nicht bestand, der Bearbeitung nicht werth erschienen; ja, der englische Generalkonsul Brennan hat sogar behauptet, sein Landsmann in China sei besorgt, seine gesellschaftliche Stellung zu schädigen, wenn er sich auf gewisse Arten durchaus ehrenwerthen Geschäftsbetriebes einlasse, die unter den deutschen Kaufleuten ohne jegliche gesellschaftliche Erniedrigung geübt würden. Der Deutsche hingegen, der erst später auf dem Plane erschien und für den es von Haus aus derartige große Massenartikel nicht gab und nicht giebt, nahm sich, um sich eine Stellung zu schaffen, auch des Kleinsten mit Liebe an; er interessirte sich für die Einfuhr von Nähnadeln, von Drahtstiften, von Knöpfen, von jenem bunten Allerlei, das noch heute — aber nicht mehr spöttisch, wie früher — German articles, German Nicknack oder Muck and truck trade genannt wird; er war bereit, den Chinesen mit Allem zu versorgen, „vom gewöhnlichen Streichholz bis zur Menagerie", wie der Gouverneur Hongkongs, Sir William Robinson, sich einmal ausgedrückt hat. Der Erfolg davon blieb nicht aus. „Die Deutschen bringen" — heißt es im amtlichen Bericht über die Enquête, die im Anschluß an die bekannte Umfrage Chamberlains über die fremde Konkurrenz in den englischen Kolonien

in Hongkong veranstaltet wurde — „die Deutschen bringen Alles voran, für das eine Nachfrage vorhanden ist. Es scheinen unansehnliche Dinge zu sein, aber es wird doch ein beträchtliches Geschäft in ihnen gemacht. . . . Es mag anfänglich noch so unbedeutend sein, der deutsche Kaufmann fördert und treibt es, bis es schließlich ein recht ansehnlicher Handelsartikel geworden ist. Er nimmt Artikel auf, die englische Kaufleute zur Seite werfen als zu geringfügig, um sich mit ihnen abzugeben." Dasselbe wird ganz besonders noch im Hinblick auf die chinesische Ausfuhr betont; in dieser Beziehung sagt der erwähnte englische Bericht: „Fast die ganze Zunahme der Ausfuhr vom Osten, soweit neue Artikel in Betracht kommen, ist im Grunde den Deutschen zuzuschreiben. Sie sind die Ersten, die den Werth eines neuen Artikels erkennen, die Ersten, die Versuche mit ihm anstellen, die Ersten, die ihn nach Hause schicken, die Ersten, die ausfindig machen, was für einen Marktwerth er hat." Und das vielleicht Erfreulichste an diesem für unsere deutsche Kaufmannschaft so günstigen Bericht ist, daß auch von so sachkundiger englischer Stelle aus die Thätigkeit der deutschen Konkurrenten ausdrücklich als ein ehrlicher Wettbewerb — a fair business competition — in den meisten Fällen anerkannt wird und ihre sichtlichen Erfolge zurückgeführt werden auf „ihre sehr große Intelligenz, große Sorgfalt und Umsicht und allgemeine Bildung" (their very great intelligence, great painstaking and care and general information).

In Verbindung mit diesem gewichtigen englischen Urtheil wird es einleuchtend, welche Bedeutung es gerade für uns Deutsche hat, daß diejenigen Waaren, die im Gegensatz zu den Stapelartikeln in der chinesischen Einfuhrstatistik unter der Ueberschrift „Sundries" (Verschiedenes) zusammengefaßt werden, im letzten Jahrzehnt den weitaus größten Theil der gesammten Zunahme der chinesischen Einfuhr in Anspruch nahmen, von 42 Millionen Taels im Jahre 1890 auf fast 90 Millionen Taels oder rund 270 Millionen Mark im Jahre 1898 sich gehoben, in 8 Jahren also mehr als sich verdoppelt haben.

Stellung und Aussichten der deutschen Industrie in China.

Nun ist es ja richtig, daß diese „Sundries“ neben deutschen auch gar vielerlei Waaren anderer Herkunft umfassen, und daß die Stellung, die der Deutsche in der fremden Kaufmannschaft Chinas einnimmt, wenig beweist für die Rolle, die die Erzeugnisse deutschen Gewerbefleißes auf dem chinesischen Markte spielen.*) Die Thätigkeit des Kaufmanns ist eben international; er vermittelt die Waare, die verlangt wird, und das ist in unserer Zeit entwickelter Weltwirthschaft auf die Dauer die preiswertheste, die unter gleichen sonstigen Umständen billigste; woher die Waare, die er liefert, stammt, ist für den Kaufmann, wenn nicht gleichgültig, doch nebensächlich. Es ist daher nicht nur natürlich, sondern es ist sogar ein Beweis besonderer Tüchtigkeit, daß der deutsche Kaufmannsstand im fernen Osten auch mit anderen Ländern, als dem deutschen Vaterlande, in so enger Geschäftsverbindung steht, wie er es thut. Wäre das nicht der Fall, so hätte er niemals die Bedeutung gewinnen können, die er heute hat. Von den 73 Gesellschaften, die im Jahre 1897 von den deutschen Firmen in Hongkong vertreten wurden, waren 27 nicht deutsch; von den 40 deutschen Handelshäusern in Schanghai betreiben etwa 10 einen bedeutenden Handel mit England, den Vereinigten Staaten und Belgien; selbst Armstrong, Krupps großer Rivale, ist dort nicht von einer englischen, sondern von einer deutschen Firma vertreten. Deutsche Handelshäuser haben, wie bereits angedeutet wurde, die Ausfuhr in einigen chinesischen Artikeln, gleichgültig wohin sie bestimmt sind, fast monopolisirt; die bedeutende Ausfuhr chinesischer Strohmatten und Feuerwerkskörper nach den Vereinigten Staaten liegt fast ganz in ihren Händen. Und auch ein großer Theil fremder Erzeugnisse wird durch sie nach China eingeführt, so insbesondere Textilwaaren, Eisenwaaren und Maschinen aus England, Textilwaaren und Petroleum aus Amerika, Eisenwaaren aus Belgien 2c.

So besteht allerdings noch ein erheblicher Unterschied zwischen der Stellung des deutschen Kaufmanns in China und der Stellung deutscher Industrieprodukte auf dem chinesischen Markt.

---

*) Wir erweitern hier Ausführungen, die bereits in dem Artikel über Deutschlands Interessen in Hongkong sich finden.

Es läßt sich nicht leugnen, daß bisher nicht immer Alles gethan ist, diesen Unterschied zu verringern. Die deutsche Industrie und auch die deutsche Kapitalkraft haben gar oft versagt, den Weg nicht beschritten, den ihnen die Unternehmungslust des deutschen Kaufmanns ebnete. Anfänglich war das nicht verwunderlich. Es mangelte der deutschen Industrie in der Regel an der Leistungsfähigkeit, um siegreich im internationalen Wettkampf in China vordringen zu können; und als sie mit der Zeit mehr und mehr durch zielbewußte Arbeit diesen Mangel auszugleichen wußte, da fehlte es an einem zweiten Erforderniß, das außerhalb der Heimathgrenzen einen Erfolg nur verbürgt, an dem in seiner Wichtigkeit so oft unterschätzten Verständniß für die Bedürfnisse des ausländischen Marktes. Statt den Erfordernissen des fremden Marktes, mochten sie auch noch so wunderlich, nebensächlich, willkürlich, ja unrichtig erscheinen, in der Waare selbst, ihrer Aufmachung und Verpackung mit peinlicher Sorgfalt sich anzupassen, suchte sie, theils aus Bequemlichkeit, theils aus Gedankenlosigkeit, theils sogar in guter Absicht, dem fremden Markte aufzuzwingen, was ihr am besten paßte und ihr am besten schien. In dieser und in anderen Beziehungen krankte die deutsche Industrie noch lange an den Anschauungen des nur nach der engen Heimath urtheilenden Binnenländers. Und jetzt, wo sie beginnt, von diesen Kinderkrankheiten, die manchen deutschen Landsmann den Verkehr mit ihr lieber meiden ließen, sich zu erholen und ein feineres Verständniß für den Weltmarkt, auf den sie immer mehr mit ihren Erzeugnissen sich angewiesen sieht, zu zeigen, jetzt versagt sie China gegenüber vielfach aus einem dritten Grunde: sie ist infolge des wirthschaftlichen Aufschwungs der letzten Jahre mit anderen näherliegenden Aufgaben zu sehr in Anspruch genommen. So erfreulich das im Allgemeinen auch klingt, so ist es doch vom Standpunkt des China-Handels aus sehr zu bedauern; es ist lebhaft zu wünschen, daß vielmehr gerade jetzt das Interesse für den chinesischen Markt sich auch dann bei uns eifrig bethätigt, wenn der zu machende Gewinn den Vergleich nicht aushält mit Gewinnen, die von anderen Seiten erwachsen: denn es handelt sich gerade jetzt vielfach nicht nur darum, ein einmaliges Geschäft zu machen, **sondern seinen Antheil sich zu sichern an der voraussichtlichen Entwickelung des chinesischen Absatzmarktes, vor Allem des Eisen-**

marktes, eine Aufgabe, die insbesondere die Fabrikanten Nordamerikas klarer erkannt zu haben scheinen, als viele unserer deutschen Fabrikherren.

Wenn aber die deutsche Industrie genügendes Können, genügendes Verständniß und genügendes Interesse für den chinesischen Markt in Zukunft in noch höherem Grade, als bisher, beweist, dann hat sie alle Aussichten, den ihr zukommenden Antheil an der Versorgung des chinesischen Marktes reichlich sich zu erringen. Denn gerade der erhebliche Unterschied, der zwischen der Stellung des deutschen Kaufmanns in China und der Stellung der deutschen Industrieprodukte auf dem chinesischen Markt besteht, ist im Hinblick auf die Zukunft für sie ein Vortheil. Gerade weil das Geschäft des deutschen China-Kaufmanns noch nicht mit deutschen Waaren gleichsam gesättigt ist, wie es mit englischen Waaren beim Geschäft des englischen Kaufmanns seit lange der Fall ist, gerade darum genießt unsere deutsche Industrie in der Zukunft Vorzugschancen vor der englischen. Der englische Kaufmann und englische Industrielle bethätigten fast gleichzeitig ihr Interesse für den ostasiatischen Markt; bei uns Deutschen hingegen war es Jahrzehnte lang der Kaufmann so gut wie allein, der sich hinaus wagte in die weite Welt und in ferner Fremde erfolgreich eine Stellung sich schuf; viel, viel später begann auch der deutsche Industrielle, der erst den einheimischen Markt sich erobern mußte, den Blick auch über die Grenzen der Heimath zu erheben. Schwingt sich die deutsche Industrie in ihrer Leistungsfähigkeit, in ihrem Verständniß und Interesse für den fremden Markt, wie es ihr so vielfach bereits gelungen ist, zu der Höhe des fremden Konkurrenten auf, dann wird ihr auch der frühreifere Bruder, der deutsche Kaufmann im fernen Osten, der trotz des internationalen Charakters seines Geschäfts ein lebhaftes deutsches Nationalbewußtsein sich bewahrt hat, seine wirksame Hilfe nicht versagen. Vielleicht wird der einzelne deutsche China-Kaufmann manchmal den Wunsch haben, bestehende, sorgsam aufgebaute Geschäftsverbindungen, auch wenn sie nicht deutsch sind, durch Einführung neuer deutscher Marken nicht zu stören, im Ganzen wird unsere deutsche Kaufmannschaft in China, wie sie es vielfach unter oft mißlichen Verhältnissen schon in der Vergangenheit gethan hat, in weit höherem Maße auch in der Zukunft für unsere deutsche Industrie die vorwärtsstrebende Energie des Pioniers bewähren, durch die sie sich auszeichnet

vor der englischen Kaufmannschaft, die mehr den alten Besitz zu vertheidigen, als Neues zu erobern hat, und die mehr die der Vergangenheit zugewandte Gemüthsstimmung des beatus possidens aufweist, der stolz sich seines Besitzes freut und das unbequeme Trachten nach arbeitsamer Erweiterung desselben weniger kennt. Der Weg ist vom deutschen Handel geebnet, die deutsche Industrie braucht ihn nur zu wandeln.

Alles das begründet auf dem chinesischen Markt eine Vorzugsstellung für unsere deutsche Industrie, wie sie die keines andern Volkes auch nur annähernd genießt! Bisher hat unsere Industrie kaum begonnen, diese Vorzugsstellung auszunutzen. Was kann sie Alles erringen, wenn ihr das gelingt! Während die Stellung des deutschen Kaufmanns der des englischen sehr nahe kommt, beträgt heute die Einfuhr deutscher Waaren in China noch nicht ein Fünftel der dortigen Einfuhr englischer Waaren, und wir stehen noch in einer Zeit, in der erst die zaghaften Versuche einer energischen Erschließung des großen nahezu 400 Millionen Menschen bergenden Chinesischen Reiches begonnen haben. Gelingt es, in China eine ähnliche Aufnahmefähigkeit zu entwickeln, wie sie das von Natur weniger reiche Japan, dessen nur ein Zehntel der Einwohnerschaft Chinas ausmachende Bevölkerung nicht so arbeitsam und dennoch dichter als im Reiche der Mitte ist, in wenigen Jahren erreicht hat, so bedeutet das, daß Chinas heutige Einfuhr sich nahezu verzehnfacht, nicht weit zurückbleibt hinter der heutigen Einfuhr Englands, die heutige Gesammtausfuhr Deutschlands fast um die Hälfte übersteigt, die heutige Gesammteinfuhr von Frankreich, Rußland und Oesterreich-Ungarn allein beinahe aufwiegt.

Kiautschou..

Für unsere Industrie, deren mächtiges Emporblühen schon jetzt auf eine weitere Erschließuug und Fruchtbarmachung des äußeren Marktes hindrängt, in diesem wichtigen Absatzgebiet der Zukunft einen Platz an der Sonne zu sichern, war bekanntlich der Hauptzweck der Besetzung der Kiautschou-Bucht. Zwei Jahre sind seit jenem denkwürdigen Tage, an dem die deutsche Reichsflagge auf chinesischem Boden gehißt wurde, verflossen. Es sind zwei Jahre, die ausgefüllt sind mit Vorbereitungen. Sie haben vielerlei Erfahrungen sammeln lassen; sie haben manche Enttäuschung dem gebracht,

der mit der Geschichte von Kolonien nicht vertraut ist. Zwei Jahre sind nur eine kurze Spanne Zeit im Leben einer Kolonie, und keine Kolonie ist zur Blüthe gelangt, ohne schwere Jahre durchzumachen. In wie hohem Maße war das der Fall bei derjenigen englischen Kolonie, die am meisten zu einem Vergleich mit unserer deutschen Besitzung in Ostasien herausfordert, bei Hongkong. Wie war die kleine englische Inselkolonie verrufen als bevorzugter Tummelplatz für Diebe und Räuber zu Lande sowie für Seeräuber an seinen Küsten! Wie wurde es furchtbar von Krankheiten heimgesucht, wurden doch in einem Jahre 440 Menschenleben — 24 pCt. der Truppen, 10 pCt. der Civilbevölkerung — dahingerafft und kam doch jeder fremde Bewohner im Durchschnitt fünfmal im Jahre ins Lazareth! Und wie langsam wuchs anfangs nur der Handel! Viele Jahre hindurch war in den Singhallen Londons ein Lied populär, dessen Refrain lautete: Du magst für mich nach Hongkong gehen (You may go to Hongkong for me). Noch zehn Jahre nach seiner Begründung wurde Hongkong die schmutzigste und ekelhafteste — the most filthy and disgusting — Kolonie des Britischen Reiches genannt. Noch im Jahre 1845 reichten die englischen Kaufleute Chinas bei der Regierung eine Denkschrift ein, in der sie versicherten, die Gründung einer derartigen Kolonie sei nie ein Bedürfniß gewesen und Hongkong sei überhaupt kein Handelsplatz, sondern nur die Residenz der Regierung und ihrer Beamten sowie weniger englischer Kaufleute und einer armseligen Chinesen-Bevölkerung. Im Jahre 1847 gab der bisherige Schatzmeister der Kolonie, Martin, einem Abschnitte in seinem vielbeachteten Buche über China die Ueberschrift: „Hongkong, seine Lage, seine Aussichten, sein Charakter und seine äußerste Werthlosigkeit für England in jeglicher Beziehung (Hongkong, its position, prospects, character and utter worthlessness in every point of view to England). Auch der Gouverneur von Hongkong berichtete im Jahre 1850, mit Ausnahme des Opiumhandels könnte der Handel ebenso gut in Kanton oder Schanghai betrieben werden. Selbst Earl Grey, der frühere englische Kolonialminister, sagte noch in den fünfziger Jahren: „Wenn man bedenke, daß Hongkong so viel koste, so müsse man wünschen, daß es gar nie genommen wäre."

Und heute gehört Hongkong zu den blühendsten Kolonien des englischen Weltreiches. Den Ruf, zu den ungesundesten

Plätzen der Erde zu zählen, hat es längst verloren. Heute ist es nicht nur einer der schönsten, sondern auch einer der belebtesten Häfen der Welt. Die Handelsthätigkeit Hongkongs soll heute nach amtlicher Schätzung einen Werth von 50 Millionen Pfund Sterling oder einer Milliarde Mark jährlich übersteigen. Sir Thomas Sutherland hat sich kaum einer Uebertreibung schuldig gemacht, wenn er kürzlich in der Generalversammlung der Peninsular and Oriental Steam Navigation Company von Hongkong sagte, daß es — nämlich unter Einrechnung der Dschunkenschifffahrt — wahrscheinlich der größte Schifffahrtsplatz der Welt sei, selbst London und Liverpool nicht ausgenommen (probably the largest shipping port in the world, not even excepting London or Liverpool).

Wer diesen Gegensatz zwischen einstigen Urtheilen und heutigen Thatsachen sich vor Augen hält, wird auch durch die Schattenseiten, die in Kiautschou in letzter Zeit mehr in den Vordergrund getreten sind, sich nicht beirren lassen in der zuversichtlichen Hoffnung, daß es uns gelingen wird, auch in der hafenarmen Nordhälfte des Chinesischen Reiches, deren Entwickelung hinter der der Südhälfte bisher stark zurückgeblieben ist, im Laufe der Zeit einen Freihafen und Transitplatz ins Leben zu rufen, wie in noch günstigerer Lage Hongkong geworden ist.

Heute kann natürlich das noch vor etwas mehr als zwei Jahren unbekannte, ärmliche Fischerdorf Tsingtau nicht bereits in eine nennenswerthe Handelsstadt umgezaubert sein. Man kann nicht ernten, wenn man kaum mit der Aussaat begonnen hat. Immerhin zeigen sich schon heute Ansätze der Entwickelung. Vom 1. Oktober 1898 bis zum 15. September 1899 liefen in unserem deutschen Hafen 167 Dampfer ein, und zwar im unvollständigen letzten Quartal doppelt so viel, wie im ersten; dazu kommt ein lebhafter einheimischer Schiffsverkehr, der im dritten Quartal des vorigen Jahres auf 821 nach China gehende und von China kommende Dschunken sich belief. Noch gar nichts läßt sich aus der Zollstatistik folgern. Denn erst am 1. Juli 1899 wurde das chinesische Zollamt, das die Waaren zu verzollen hat, die zwischen unserem deutschen Freihafengebiet und dem chinesischen Hinterlande befördert werden, eröffnet, und die zollfreie Zeit vorher ist gehörig ausgenutzt worden; in den letzten Monaten vor der Eröffnung des Zoll-

amts sind allein über 10000 Ballen Baumwollengarn und 15000 Stück Shirting, Drill ꝛc. eingegangen. Schon darum, weil der Hinterlandsmarkt gewissermaßen gesättigt war, ist es nicht verwunderlich, daß im ersten Quartal die Gesammtzolleinnahme 9946 Taels oder rund 30000 M. nicht überstieg. Hoffnungen für einen baldigen Aufschwung darf man aus der Thatsache schöpfen, daß ein Theil der altangesehenen deutschen China-Firmen in Tsingtau sich niedergelassen hat, und daß auch chinesische Geschäftsleute, ohne die ein Aufschwung des Einfuhrgeschäfts für das Hinterland ausgeschlossen ist, sich dorthin zu ziehen beginnen.

Aber erst, wenn die begonnenen Hafenbauten vollendet sind, Tsingtau mit dem Hinterlande in Eisenbahnverbindung steht und im Hinterlande eine moderne Entwickelung insbesondere im Bergbau sich regt, erst dann wird unsere Besitzung im fernen Osten als Handelsplatz den Erwartungen entsprechen können, die man heute schon in weiten Kreisen hegt. Man darf annehmen, daß diese Voraussetzungen schon in nicht ferner Zukunft erfüllt sein werden.

Was zunächst die Eisenbahnen anlangt, so hat die Schantung-Eisenbahngesellschaft, die am 15. Juni 1899 mit einem Grundkapital von 54 Millionen Mark ins Leben gerufen worden ist, alsbald mit der Ausführung der ihr konzessionirten Bahnlinie von Tsingtau nach Tsinan, der Hauptstadt Schantungs, begonnen. Die zur Feststellung der Bahnlinie erforderlichen Vorarbeiten waren zum größten Theil bereits Ende Dezember 1899 auf der 175 km langen Bahnstrecke bis Weihsien vollendet. Für diese gesammte Strecke sind schon früher die Erd- und Mauerungsarbeiten an deutsche und chinesische Unternehmer vergeben worden. Auch der Landerwerb war auf ihr bereits im Juni 1900 sowohl innerhalb des deutschen Schutzgebiets als auch in den außerhalb desselben liegenden Kreisen durch Verträge vollzogen und größtentheils glatt abgewickelt. So konnte bereits im September v. Js. der Bau selbst an zwei Punkten in Angriff genommen werden. Ende des Jahres waren von den Erdarbeiten 75 pCt. der Kilometer 0 bis 30 und 90 pCt. der Kilometer 76 bis 105, sowie von den Mauerungsarbeiten 35 pCt. auf der ersten und 2 pCt. auf der zweiten Strecke fertig. Der Bau untersteht einem geschickten, in China erfahrenen deutschen Fachmann, dem Regierungsbauinspektor Hildebrand; das Oberbaumaterial für die ganze

Bahnlinie, sämmtliche Brücken und der gesammte erforderliche Fahrpark wird von deutschen Werken geliefert; deutsche Dampfschiffsgesellschaften befördern die umfangreichen Lieferungen zum Bestimmungsort. 80000 t Oberbaumaterial, 6000 t Brücken, 24 Lokomotiven, 738 Personen- und Güterwagen mit der dazu gehörigen Ausrüstung — Massen im Gewichte von etwa 100000 t und im Werthe von mehr als 20 Millionen Mark — sind bereits zur Vergebung gelangt. Der erste Dampfer mit 4300 t Gleismaterial für eine Strecke von 26 km ist bereits im März 1900 in Tsingtau gelöscht worden; vier weitere Dampfer, mit denen auch die ersten Lokomotiven verfrachtet wurden, sind gefolgt; noch im Juli wird ein sechster sich anschließen. Ueber 20000 t sind schon zur Versendung gekommen, worunter das Gleis für die etwa 70 km lange Strecke von Tsingtau bis Kiautschou sich befindet. In der ersten Generalversammlung der Schantung-Eisenbahn-Gesellschaft vom 30. Juni 1900 rechnete die Direktion darauf, diese Theilstrecke bei einem günstigen Verlauf der diesjährigen Regenzeit und des nächsten Winters Ende März oder Mitte April 1901 eröffnen zu können, und wenn die ausgebrochenen Unruhen nicht von Neuem Schantung zu ihrem Schauplatz wählen, so wird man annehmen dürfen, daß es gelingen wird, nach den Bestimmungen der Konzessionsurkunde die 175 km lange Eisenbahn bis Weihsien in drei Jahren, die ganze 450 km lange Linie bis Tsinan in fünf Jahren, vom 1. Juni 1899 an gerechnet, fertigzustellen. Weiter wird man erwarten dürfen, daß im Anschluß an diese Bauten auch die Konzession bald zur Ausführung gelangt, die Deutschland im Bunde mit England für den Bau der etwa 1000 km langen großen Nord-Süd-Bahn von Tientsin, dem Hafen Pekings, nach Tschinkiang am Schnittpunkt des großen Kanals und des Yangtse-Stromes erlangt hat. Die Nordstrecke von der Südgrenze Schantungs bis zu dem genannten zweitgrößten chinesischen Vertragshafen, der einerseits mit der Reichshauptstadt, andererseits mit der Mandschurei schon in Verbindung steht, soll mit deutschem Kapital und von deutschen Unternehmern, die Südstrecke dem Kaiser-Kanal entlang mit englischem Kapital von der British and Chinese Corporation (Limited) gebaut werden. Die Vorarbeiten für die deutsche Strecke sollen jetzt vorgenommen werden.

Wie es so in Aussicht steht, daß Schantung in absehbarer Zeit nach Norden und Süden eine leistungsfähige Verkehrs-

verbindung erhält, so ist zu hoffen, daß auch die Zeit kommen wird, wo nach Westen hin ein für den Großverkehr in Massengütern brauchbarer Verkehrsweg die Kiautschou-Bucht mit der an Kohlen und Erzen überreichen, einer hochbedeutsamen Entwickelung sicheren Gebirgsprovinz Schansi erfolgreich verbindet.

Ferner wird im Anschluß an die bereits begonnenen Eisenbahnbauten auch ein Bergbau modernen Stils in der Provinz Schantung bald sich entwickeln. Bekanntlich ist dem Deutschen Reich von China das Recht ertheilt worden, auf beiden Seiten der in Schantung zu erbauenden Eisenbahnlinien in einer Breite von 30 Li oder etwa 15 km den Bergbau und zwar sowohl für Kohlen als auch für andere Mineralien zu betreiben. Die in diesem Gebiet vorgenommenen geologischen Untersuchungen sind noch nicht abgeschlossen; allein das steht bereits heute fest, daß an verschiedenen Stellen, auf die meist Frhr. v. Richthofen schon vor 30 Jahren hingewiesen hat, abbauwürdige Kohlenlager sich vorfinden. Am wichtigsten scheinen sie in Poschan und Umgegend zu sein, wohin gleichzeitig mit der Hauptbahn nach Tsinan eine Zweigbahn gebaut werden soll; der dort nach neueren Ermittelungen in Mengen von etwa $2^1/_2$ Milliarden Tonnen vorkommenden Kohle werden von amtlicher und sachverständiger deutscher Seite auf Grund neuerer Untersuchungen „vortreffliche Heizeigenschaften“ nachgerühmt. Zur Ausnutzung der von Deutschland erworbenen Konzession und Hebung insbesondere der erwähnten Kohlenschätze hat sich jüngst die erste Schantung-Bergbau-Gesellschaft mit einem Kapital von zunächst 12 Millionen Mark gebildet. Man darf erwarten, daß es ihr gelingen wird, ungefähr gleichzeitig mit der Eröffnung der Eisenbahn chinesische Kohlen zum Kiautschou-Hafen zu bringen, die — wenigstens in Nordchina — die Konkurrenz erfolgreich aufnehmen können mit den eingeführten Kohlen, zumal den aus England eingeführten Kohlen, auf die alle Dampfer in chinesischen Häfen bisher angewiesen waren, wenn man von der eigentlich nur China zu gute kommenden, nicht sehr ausgedehnten Kohlenförderung aus den nördlich von Tientsin liegenden Kaiping-Kohlengruben absieht.

So darf man auch vom wirthschaftlichen Standpunkt aus — trotz mancher unerfreulichen Erfahrungen — einstimmen in den Satz der so vorsichtig abgefaßten jünst erschienenen Denkschrift über die Entwickelung des Kiautschou-Gebiets, daß „eine stetige, zum Theil über Erwarten rasch fortschreitende

Entwickelung der jungen Kolonie sich vollzogen" hat, und der Hoffnung sich hingeben, daß diese fortschreitende Entwickelung auch in der Zukunft andauert.

Nie übersehen dabei aber darf man, daß, wie unsere deutschen Interessen in den anderen Theilen Chinas heute unvergleichlich viel bedeutender sind als in jenem beschränkten, höchstens ein Zehntel der Einwohnerschaft Chinas umfassenden Gebiet, das als unmittelbares Hinterland Kiautschous betrachtet werden kann, so sie es auch in aller Zukunft bleiben werden, wenn nicht durch willkürliche Gewalt zu unseren Ungunsten die Entwickelung unterbrochen wird. Dieses weitere Arbeitsfeld gilt es bei der Lösung der Aufgaben, die aus unserem eigenen Landbesitz in Ostasien erwachsen, nie aus dem Auge zu verlieren, sondern deutschem Unternehmungsgeiste offen zu erhalten und zu sichern vor eigenmächtigen Eingriffen von Einheimischen und ausländischen Konkurrenten. (Vergl. Schumacher: „Deutschlands Interessen in China", in dem im Cottaschen Verlage erscheinenden Sammelwerk „Handels- und Machtpolitik". Reden und Aufsätze, herausgegeben von G. Schmoller, M. Sering und A. Wagner.)

Die deutschen Interessen in Afrika.

Die Feststellung der deutschen Interessen im Ausland ist eine umfangreiche Aufgabe.

Noch verhältnißmäßig leicht läßt sie sich in den Gebieten der Erde ausführen, wo schon seit Jahrzehnten und Jahrhunderten der deutsche Handel existirt, deutsche Schifffahrt eingerichtet ist, deutsche Firmen etablirt sind und deutsche Auswanderer sich hingezogen haben. Dort sitzen schon seit geraumer Zeit deutsche Konsuln, die Land und Leute verhältnißmäßig genau kennen und gewissermaßen eingeschult sind in ihrem Beruf. In einem solchen Verhältniß stehen wir und mit uns ganz Europa zu den beiden Kontinenten Asien und Amerika.

Bei Weitem schwieriger liegen die Verhältnisse für den drittgrößten Kontinent Afrika. Unser Verhältniß zu Afrika ist ganz neueren Datums. Unsere afrikanischen Kolonien besitzen wir erst seit sechzehn Jahren. Aber auch die anderen europäischen Staaten haben erst seit verhältnißmäßig kurzer Zeit ein wirkliches Interesse an Afrika selbst genommen. Die Gründung des Congostaates datirt ebenfalls nur 16 Jahre zurück, die Franzosen haben erst nach dem Kriege 1870/71 ihre große Thätigkeit in Nordafrika entfaltet, die Portugiesen haben sich erst bei der Berliner Konvention im Jahre 1884 darauf besonnen, daß sie Interessen nicht bloß an der Küste Afrikas besitzen, sondern daß sie auch weit ins Innere hineinreichen. Die Engländer endlich haben erst seit 1889 Britisch-Centralafrika in Besitz genommen, und ihre Bemühungen, von Aegypten aus bis in das große Seegebiet vorzudringen, sind noch neueren Datums. Heute ist Afrika fast ganz aufgetheilt zwischen den europäischen Staaten. Die von Europa unabhängig gebliebenen Gebiete sind im Vergleich zur Größe Afrikas klein zu nennen. Es sind dies das Sultanat Marokko, die Republik Liberia und das Kaiserreich Abessinien. Diese Staaten nehmen noch nicht den vierten Theil von ganz Afrika ein, so daß Europa für sich mehr als drei Viertel in Anspruch genommen hat. Diese gewaltige Auftheilung ist in der auffallend kurzen Zeit von sechzehn Jahren erfolgt, wenn man das Jahr 1884 als den Anfangspunkt der großen europäischen Invasion in Afrika bezeichnen will.

Verkehrsgeographisches.

Die Frage ist berechtigt, warum Afrika vorher so brach gelegen hat, so unberücksichtigt und unbeachtet vom europäischen Kaufmann. Es erscheint dies um so merkwürdiger, als Afrika in seiner gewaltigen Größe (es ist dreimal so groß als Europa) sich mit seinem breiten Rücken nach Norden unmittelbar an Europa anschließt, nur durch das Mittelländische Meer von Europa getrennt ist und mit seinen beiden äußersten Spitzen in Marokko mit Gibraltar und in Tunis mit Sizilien in sehr nahe Berührung tritt. Die Straße von Gibraltar ist an ihrer schmalsten Stelle 13 km breit (gleich dem Durchmesser von Berlin) die Entfernung von Tunis nach Sizilien beträgt 150 km, also noch nicht so viel, als die Entfernung von Berlin nach Hamburg. Die eigenthümliche Rolle, die Afrika in den letzten Jahrhunderten gespielt hat, tritt noch schärfer hervor, wenn man bedenkt, daß Nordamerika von Europa auf seiner kürzesten Entfernung fast 4000 km entfernt liegt, und daß Südamerika noch weiter entfernt ist, vor Allem aber, daß der Verkehr nach Ostasien jahrhundertelang den Weg um ganz Afrika hat nehmen müssen, das wie ein Verkehrshinderniß im Wege lag. Bis in dieses Jahrhundert hinein war Afrika weiter nichts als eine Verkehrsstation zwischen Europa und Ostasien. Es ist erst dem Ende dieses Jahrhunderts vorbehalten gewesen, Afrika zu einem Wirthschaftsobjekt für Europa zu machen, wir befinden uns auf der ersten Stufe dieser wirthschaftlichen Ausbeute, und eine große Zukunft liegt noch vor uns.

Die Ursache, weshalb Afrika trotz seiner Nähe jahrhundertelang von Europa so gut wie gar nicht beachtet worden ist, liegt lediglich in seinem geologischen Aufbau. Afrika ist ein großer geschlossener Block, einem Elephanten vergleichbar, träge, in sich zufrieden, Europa dagegen wie eine Spinne, die nach allen Seiten ihr Netz ausdehnt. Afrika hat von allen Kontinenten die geringste Küstenentwickelung. Im Vergleich zu Europa ist sie viermal so gering. Dieser Mangel an äußeren Einbuchtungen, an Eingangsthoren für die Schifffahrt ist die eine Ursache, weshalb Afrika so lange unbekannt geblieben ist. Die zweite Ursache liegt in der Einförmigkeit seiner vertikalen Gliederung. Afrika ist ein ausgesprochenes Plateauland, das sich in Terrassen nach dem Meere zu absetzt und nirgends große Gebirgszüge, mächtige Faltungen, ein

großes Auf und Nieder aufweist. Daher kommt es auch, daß Afrikas Flußbildungen so gering sind, und daß dort, wo sie vorhanden sind, eine Schifffahrt wegen der Katarakte in den Terrassen nahe der Küste ausgeschlossen ist. Afrika hat nur drei große Flüsse: den Nil, den Congo und den Niger. Vielleicht können wir noch den Zambesi hinzurechnen. Alle übrigen Flußbildungen kommen als Verkehrsstraßen ins Innere gar nicht in Betracht. Es ist kein Wunder, wenn ein Kontinent mit so geringer Küstenentwickelung, so wenigen natürlichen Eingangsthoren und so wenigen natürlichen Verkehrsstraßen jahrhundertelang dem Eindringen des Europäers getrotzt hat. Afrika hat weder aus sich heraus eine seefahrende Nation erzeugen können, noch zugelassen, daß fremde seefahrende Nationen in innige Wechselbeziehung zu seinen inneren Theilen treten konnten.

Die Interessen, welche der Europäer in Afrika geschaffen hat, waren deshalb bis vor einem Jahrzehnt fast auf die Küste beschränkt. Um den Werth zu verstehen, den Afrika für den Europäer hat, ist es nöthig, sich über die Vegetations- und Menschenvertheilung in Afrika klar zu sein. Der Aequator durchschneidet Afrika fast genau in der Mitte. Die ganze breite Mitte zu beiden Seiten des Aequators ist tropisch, voll üppiger Vegetation und voller Menschen. Dieser breite Tropengürtel wird im Norden und Süden von subtropischen Steppen bezw. Wüsten begrenzt mit der dürftigsten Vegetation und der dünnsten Bevölkerung.

Wenn wir Afrikas Erzeugung von Handelsobjekten in ihrer Bedeutung für den Europäer betrachten, so ergiebt sich ganz klar, daß eigentlich nur der mittlere Theil, das tropische Afrika, von Werth ist. Bis in dieses Jahrhundert hinein blühte hier allerdings mehr als alles Andere der Menschenhandel. Die europäische Civilisation unterdrückte ihn und setzte an seine Stelle den Handel mit den Erzeugnissen der tropischen Vegetation und der Thierwelt.

Die Steppen- und Wüstengebiete südlich und nördlich dieses Tropengürtels hatten für den Europäer bis in dieses Jahrhundert wenig oder gar keine wirthschaftliche Bedeutung.

Der Süden Afrikas hat seine große Wichtigkeit erst durch das Auffinden mineralischer Schätze erhalten. Ohne die Diamanten von Kimberley und das Gold von Johannesburg wäre Südafrika heute noch ein unbeachtetes Steppenland.

Man kann dreist behaupten, daß der wirthschaftliche Werth Afrikas heute nur in den tropischen Erzeugnissen des Aequatorgürtels und den bergbaulichen Erzeugnissen von Südafrika liegt. Alles Uebrige spielt für den europäischen und überhaupt für den Weltmarkt eine ganz untergeordnete Rolle, abgesehen von der Gartenkultur Algiers und den Plantagen Aegyptens.

Für Deutschland ist von höchster Bedeutung, zu wissen, welchen Antheil es an der wirthschaftlichen Ausbeutung Afrikas hat, und ob dieser Antheil in Zukunft so bleiben oder sich noch vergrößern wird.

Die Interessengruppen.

Die deutschen Interessen in Afrika sind nicht nur praktischer, sondern auch idealer Natur. Zu den letzteren ist unser Antheil an der Afrikaforschung und an der Missionsthätigkeit zu rechnen. Diese idealen Interessen hängen mit den praktischen Interessen häufig zusammen, sie sind ihre Vorläufer und Vorbereiter. Keine Nation hat diese Wechselbeziehung so richtig erkannt und zum Wohle der eigenen Nation ausgenutzt, als die englische, keine Nation hat auf der anderen Seite so wenig Nutzen aus den ideellen Bestrebungen und Resultaten deutscher Missionare gerade in Afrika gezogen, als die deutsche. In der Ausnutzung dieser ideellen Kräfte für die Behandlung der Afrikafrage stehen sich England und Deutschland diametral gegenüber.

Ein ganz kurzer Ueberblick über die Afrikaforschung mit besonderer Berücksichtigung des deutschen Antheils wird dies beweisen.

Antheil an der Afrikaforschung.

Wenn wir die Zahl der bedeutendsten Afrikaforscher auf 150 schätzen, so beträgt der deutsche Antheil mindestens den fünften, wenn nicht den vierten Theil. Von den 25 Durchquerungen Afrikas fallen 8 auf Deutsche. Die Afrikaforschung beschränkt sich im Wesentlichen nicht etwa, wie man denken sollte, auf die deutsch-afrikanischen Kolonien, sondern liegt gerade in ihrer größten Bedeutung auf fremdem Gebiet. Einer der ersten deutschen Forscher im Nilgebiet war Burckhardt, der im Auftrag der Afrikanischen Gesellschaft in London

vom Jahre 1814 bis 1817 die Wüsten am mittleren Nil bereiste. Den oberen Nil bis zum Lande der Bari erforschte Werne, das mittlere Nil-Thal Prokesch, während Fürst Pückler-Muskau in den Jahren 1837 bis 1839 Aegypten, Nubien, Kordofan und Semaar bereiste. Den Weißen Nil erforschten in den Jahren 1849 bis 1859 die daselbst stationirten katholischen Missionare Ignaz Knoblecher und F. Morlang. Eine größere Expedition führte in den Jahren 1861 bis 1863 Theodor v. Henglin nach Abessynien aus, an der sich vier andere Deutsche betheiligten. Adalbert v. Bariem drang im Jahre 1860 in Begleitung Robert Hartmanns bis zum Blauen Nil vor. Daselbst forschte auch Wilhelm v. Harmier, dessen Werk über seine Reise am oberen Nil mit das Werthvollste ist, was über die Nilländer geschrieben worden ist. Georg Schweinfurth besuchte 1864 die oberen Nilländer, drang bis zum Uellefluß vor, entdeckte das Zwergvolk der Akka und betrat als erster Europäer das bis dahin unbekannte Dar Fertit. Im Dienste Aegyptens erforschte 1877 Dr. Schnitzer (Emin Pascha) die Landschaften am oberen Nil, Junker drang 1880 bis 1883 in die Niam-Niam-Länder vor, Bohndorff bereiste Dar Fertit, Gerhard Rohlfs 1872 bis 1873 die Oasen am Nil. Letzterer erreichte in Begleitung Steckers 1879 zum ersten Male Kufra. An der Erforschung von Abessinien und Schoa hat Rüppel großen Antheil.

Im nördlichen und nordwestlichen Afrika ist als einer der ersten deutschen Forscher Friedrich Hornemann zu nennen. Er reiste 1795 von Aegypten nach Fezzan, erreichte sogar Bornu und starb daselbst. Der deutsche Forscher Reichardt, aus Weimar gebürtig, war der Erste, der das Niger-Gebiet untersuchte und die Vermuthung aussprach, daß dieser mächtige Fluß den Atlantischen Ozean im Golf von Guinea erreichen müßte. Das Verdienst des hervorragendsten Antheils an der Erforschung Nordafrikas kommt wohl Dr. Heinrich Barth zu. Als Mitglieder einer englischen Expedition brachen die beiden Deutschen Barth und Overweg 1850 von Tripolis auf und drangen nach Bornu vor. Ihr englischer Führer Richardson starb nahe am Tschad-See. Overweg war der erste Europäer, der den Tschad-See befuhr; auch er starb daselbst. Barth erforschte dann noch allein 4 Jahre lang die noch unbekannten Gebiete des Innern

von Nordafrika. Der englische Geograph Johnston (A history of the colonisation of Africa. Johnston 1899) stellt Barth in die erste Reihe der „sehr großen Afrikaforscher“, zu denen er noch Mungo Park, Livingstone, Stanley, Speke, Grant, Burton, Baker, Tomson und die vier Deutschen Schweinfurth, Nachtigal, Rohlfs und Junker rechnet. Barths Nachfolger war Vogel, der in Wadai 1856 ermordet wurde. Ein Opfer des Fanatismus wurde auch Moritz v. Beurmann, der Vogel aufsuchen wollte und in Wadai 1863 ermordet wurde. Im westlichen Theile Nordafrikas sind als Forscher Rohlfs und Nachtigal zu nennen. Dr. Gerhard Rohlfs bereiste die südlichen Theile Marokkos, erreichte 1865 Fezzan und Tibesti und war der erste Europäer, der vom Mittelländischen Meere bis zum Golf von Guinea durchdrang. Dr. Nachtigal begann seine berühmte Reise von Fezzan aus nach Tibesti und kann sich das Verdienst zumessen, der erste und einzige Europäer zu sein, der den ganzen mittleren Theil der Sahara-Wüste erforscht hat. Für Tunis und Algerien sind noch M. Wagner, v. Bary und Th. Fischer zu nennen, für Marokko: Röntgen, Schott, v. Fritsch, J. Klein, Koch, Lenz und Quedenfeld. Im Nigergebiet unternahm Robert Flegel ausgedehnte Forschungsreisen, drang dreimal nach Adamaua vor und entdeckte die Quelle des Binue. Im deutschen Togogebiet führten Wolf und von François im Auftrage der Reichsregierung Reisen aus. Hier sind noch zu nennen Herold, Büttner, Hauptmann Kling, neuerdings auch Dr. Gruner. Im Kamerungebiet forschten von 1872 bis 1873 Reichenow, Lühder und Buchholz, vor Allem Dr. Zintgraff, Kund, Tappenbeck und Morgen. Im französischen Theil von Westafrika forschte Oskar Lenz, an der Loango-Küste von 1873 bis 1876 Güßfeldt. Neuerdings sind für Kamerun auch zu nennen Dr. Passarge und Uechtritz.

Als Forscher in den mittleren Theilen Afrikas sind zu nennen Reichard und Böhm. Im Kongogebiet forschten ferner Buchner, Schütt, Pogge, vor Allem Wissmann, der mit Wolf, François und Müller die Verbindung des mächtigen Kassai mit dem Congo feststellte und zweimal den afrikanischen Kontinent durchquerte. Dr. Pögge drang 1875 von Angola, von portugiesisch Westafrika aus, bis an den Hof des großen Häuptlings Mwata Yanvo vor. Zwei Deutsche,

Carl Mauch und Eduard Mohr, waren die ersten, welche Mashonaland erforschten und bis zu den Ruinen von Zimbabwe vordrangen. Im Osten Afrikas waren die Missionare Krapf und Rebmann die ersten, die die Somali-Küste sowie den Kilimandscharo untersuchten. Besonders zu nennen ist hier Dr. Hans Meyer, der den Kilimandscharo in den Jahren 1887 und 1897 bestieg. Das Gebiet des Kenia und Kilimandscharo wurde zum ersten Mal kartographisch aufgenommen von Baron v. der Decken. Von deutscher Herkunft waren auch Dr. Junker (aus den russischen Ostsee-Provinzen) und Dr. Baumann (Deutsch-Oesterreicher). Ersterer führte Reisen ersten Ranges im Quellgebiet des Nil aus, Letzterer hat sich große Verdienste bei der Erforschung Ostafrikas erworben. Besonders zu erwähnen sind noch die deutschen Afrikaforscher und Reisenden Dr. Stuhlmann und Dr. Carl Peters für die Erforschung des Nilgebiets, Graf Götzen für Aequatorialafrika, Fritsch für das Bechuanaland, Brenner für das Gallaland, der Deutsch-Oesterreicher Holub für Südafrika und Dr. Hans Schinz für Südwestafrika. Neben die Afrikaforscherin Miß Tinné, eine Belgierin, welche im Norden Afrikas große Reisen ausgeführt hat, können wir die einzige deutsche Afrikaforscherin, Frau Ida Pfeiffer, stellen, welche im Jahre 1860 Madagaskar erforschte.

Aus Obigem erhellt, daß sich die deutsche Afrikaforschung auf den ganzen Kontinent vertheilt; in ihren wissenschaftlichen Leistungen und Resultaten steht sie neben der englischen obenan. Das deutsche Vaterland hat sich aber mit diesem Ruhme ihrer Söhne begnügen müssen. Nur ein geringer Theil dieser Forschungen und ihrer Resultate ist Deutschland für seine Kolonien praktisch zu gute gekommen.

Deutsche Missionen.

Ebenso wie die Afrikaforschung, kommt auch der deutschen Missionsthätigkeit in Afrika eine hervorragende Bedeutung zu.

Die Zahl der in Afrika arbeitenden Missionsgesellschaften betrug im Jahre 1894 etwa 45, von denen auf Großbritannien 13, auf Nordamerika 10, auf Deutschland 9 und auf Frankreich nur 2 kamen. Diese Gesellschaften hatten da-

mals insgesammt etwa 600 Stationen mit 680 europäischen Missionaren, und ihre Ausgabe für das Jahr betrug rund 30 Millionen Mark. Seit dem Jahre 1894 werden sich diese Zahlen wesentlich erhöht haben. Nach den neuesten Angaben beträgt der deutsche Antheil 205 Stationen mit 331 deutschen Missionaren von der Gesammtsumme von etwa 800 Stationen und 750 europäischen Missionaren, sodaß auf Deutschland etwa der vierte Theil der Stationen und mehr als der dritte Theil der Missionare fällt. Im Jahre 1898 wurde Deutschland nur von der britischen Mission übertroffen. Die Deutsch-Afrika-Mission arbeitet nicht allein in den deutschen Kolonien, sondern hauptsächlich in fremden Gebieten. Von den 205 Stationen mit 331 Missionaren liegen nur 64 Stationen mit 106 Missionaren, also noch nicht ganz der dritte Theil, auf deutschem Gebiet. Die übrigen zwei Drittel liegen zur Hälfte auf britischem Gebiet, zur Hälfte in den beiden Burenrepubliken Transvaal und Oranjefreistaat.

Die Bedeutung der Mission für das eigene Mutterland, welches seine Söhne zur Verbreitung der christlichen Lehre hinaussendet, darf nicht unterschätzt werden. Großbritannien verdankt einen nicht unbeträchtlichen Theil seiner afrikanischen Besitzungen, insbesondere nach dem Hinterland zu, seinen Missionaren. In Ostafrika war es die britische Gesellschaft Church Missionary Society, in deren Diensten sogar deutsche Missionare, wie Krapf und Rebmann, standen und ausgenutzt wurden, um indirekt für die britische Flagge zu arbeiten. Sie hatten daselbst ohne ihre Absicht geholfen, britische Interessen zu schaffen, auf Grund deren die britische Interessensphäre in Ostafrika später zum Nachtheil unserer eigenen Interessensphäre abgegrenzt wurde. — Ohne die Verdienste des Bremer Kaufmanns Lüderitz schmälern zu wollen, darf man wohl sagen, daß wir unsere südwestafrikanische Kolonie hauptsächlich der deutschen Mission daselbst verdanken, welche heute mit 25 Stationen und 27 Missionaren sich über die ganze Kolonie vertheilt. Um die politische Wichtigkeit der Mission hervorzuheben, sei nur nebenbei bemerkt, daß für die Erwerbung unserer chinesischen Kolonie Kiautschou ebenfalls die Mission und zwar die katholische Mission vorgearbeitet hat. Die Mission gehört deshalb zu den Interessen der Nation, die von ihr zu schützen und zu vertheidigen sind. Wie der Missionar ein Anrecht darauf hat, sich von seinem Vaterlande

schützen zu lassen, soweit es dazu fähig ist, so hat umgekehrt das Vaterland ein Recht darauf, die wirthschaftlichen Begleiterscheinungen der Missionsthätigkeit für sich auszunutzen. Solche Begleiterscheinungen zeigen sich dadurch, daß dem Missionar eigene Landsleute als Forscher und Kaufleute und mit letzteren Handelsgüter und Waaren aus der Heimath folgen.

Es ist nicht allein der Missionar als solcher, der in die Fremde hinausgeht, losgelöst von Heimath und Herkunft, sondern er nimmt auch ein gutes Stück heimathlicher Kultur mit sich und erfüllt nebenbei, wenn auch nur indirekt, eine spezifisch nationale Aufgabe. Gerade deshalb ist es in hohem Grade zu bedauern, daß von diesem nationalen Gesichtspunkt aus die deutsche Missionsthätigkeit in Afrika nur zu einem Drittel dem Deutschen Reich wirklich direkt zu gute kommt, zu zwei Drittheilen aber dem Reich und seinen Kolonien verloren geht und hauptsächlich seinem schärfsten Konkurrenten, nämlich dem britischen Afrika, zum Nutzen gereicht.

Die wirthschaftlichen Interessen.

Wir gehen nun zu den realen Interessen Deutschlands in Afrika über. Wir haben hier zu unterscheiden Deutschlands Antheil

1. am politischen Besitz Afrikas,
2. an der Schifffahrt,
3. am Handel,
4. an dem in industriellen, landwirthschaftlichen und sonstigen Unternehmungen festgelegten Kapital,
5. an der europäischen Bevölkerung.

I. Deutschlands politischer Besitz in Afrika.

Deutschland besitzt in Afrika die folgenden Kolonien: an der Westküste Togo, Kamerun und Deutsch-Südwestafrika, an der Ostküste Deutsch-Ostafrika.

Wenn wir den Flächeninhalt Afrikas rund mit 30 Millionen qkm und seine Bevölkerung mit 170 Millionen Einwohnern annehmen, so fällt auf den deutschen Besitz ein Antheil von 2 ½ Millionen qkm mit etwa 12 Millionen Einwohnern. Der englische Besitz, welchem wir Aegypten mit dem Sudan hinzurechnen wollen, beträgt 7 ½ Millionen qkm mit etwa

50 Millionen Einwohnern, der französische Besitz, zu welchem der westliche Theil der Sahara hinzugerechnet werden darf, 10 Millionen qkm mit etwa 22 Millionen Einwohnern, der portugiesische Besitz 2 Millionen qkm mit etwa 13½ Millionen Einwohnern, der italienische Besitz etwas mehr als 400 000 qkm mit 400 000 Einwohnern, der spanische Besitz 700 000 qkm mit 400 000 Einwohnern, der Congostaat 2¼ Millionen qkm mit 14 Millionen Einwohnern und die beiden Burenrepubliken in Südafrika vorläufig noch 400 000 qkm mit etwa 1 Million Einwohnern, so daß für die einheimischen Staaten Afrikas, die noch nicht unter die europäischen Mächte aufgetheilt sind, nur 4 Millionen qkm mit 40 Millionen Einwohnern übrig bleiben.

Dem Areal nach vertheilt sich der Antheil am politischen Besitz Afrikas in Prozenten, wie folgt, auf

Frankreich	33⅓
Großbritannien	25
das Deutsche Reich	8⅓
Congostaat	7½
Portugal	6⅔
Spanien	2
Italien	1
die beiden Burenrepubliken	1
die einheimischen Staaten	13⅓.

Aus den obigen Zahlen ersieht man, daß das Deutsche Reich als politischer Landbesitzer in Afrika an dritter Stelle kommt. Der französische Landbesitz ist 4mal, der großbritannische 3mal so groß.

Diese beiden für Deutschland mächtigsten Konkurrenten auf afrikanischem Boden sind außerdem unausgesetzt bestrebt, ihre Kolonialbesitzungen unter sich in Zusammenhang zu bringen und einheitlich zu gestalten. Wir können jetzt schon sagen, daß von der breiten Nordhälfte Afrikas der größte Theil des Westens französischem Einfluß unterliegt, während Großbritannien bestrebt ist, die ganze Osthälfte Afrikas von Kairo bis zum Kap der guten Hoffnung unter britischen Einfluß zu bringen. Deutschland hat sich diesen Bestrebungen gegenüber bis jetzt passiv verhalten. Wir haben eigentlich nichts weiter gethan, als uns auf den Kolonialbesitz beschränkt, den wir seit 1884 erworben haben. Wenn wir bedenken, daß Frankreich seinen Kolonialbesitz im Nordwesten Afrikas erst nach dem Kriege 1870/71 bis zu der gewaltigen Größe ausgedehnt hat,

die er heute darstellt, so liegt die Frage nahe, warum wir nicht in diesem Theile Afrikas mit Frankreich zeitig genug in Wettbewerb getreten sind und uns größere Gebiete als politischen Besitz gesichert haben. Nachdem die Grenzen einmal festgelegt und diplomatisch anerkannt sind, ist nichts mehr zu ändern. Unsere beiden westafrikanischen Kolonien Togo und Kamerun bleiben eingeschnürt zwischen französischem und englischem Besitz. Was die beiden anderen Kolonien Deutsch-Ostafrika und Deutsch-Südwestafrika anbelangt, so sind beide nach zwei Seiten ebenfalls unwiderruflich festgelegt. Beide Kolonien grenzen aber mit einer Seite an Portugiesisch-Afrika: Deutsch-Ostafrika mit seiner Südgrenze an Portugiesisch-Ostafrika, Deutsch-Südwestafrika mit seiner Nordgrenze an Portugiesisch-Angola. Nur nach diesen beiden Richtungen hin ist Hoffnung vorhanden, daß später einmal eine für uns günstige Korrektur eintritt.

Bei der Feststellung unseres politischen Landbesitzes in Afrika und der Lage seiner Theile zu einander und zum Mutterland entsteht die Frage, ob es überhaupt richtig ist, nach Vergrößerung, Abrundung und nach neuem Besitz in Afrika zu streben. Diese Frage muß ganz entschieden bejaht werden. Wenn der Besitz der noch nicht aufgetheilten Gebiete in der Hand minderwerthiger Nationen oder einheimischer Staaten bleiben würde, bis wir unsere Kolonien innerlich bis zum Höhepunkt entwickelt hätten, würde nichts einzuwenden sein gegen diejenigen, welche sagen, wir sollen erst unsere Kolonien entwickeln und später nach weiterem Besitz streben. Ehe aber dieser Zeitpunkt erreicht sein wird, kommen uns unsere politischen und wirthschaftlichen Konkurrenten zuvor und belegen das mit Beschlag, was wir noch hätten bekommen können. In dieser Weise ist Frankreich im Nordwesten, Großbritannien im ganzen Osten Afrikas vorgegangen. Englands Besitz reicht im Osten Afrikas von Norden her von Kairo bis zum Victoria-Njansa und von Süden her vom Kap bis zum Tanjanjika und ist nur noch durch unser 800 km breites ostafrikanisches Gebiet getrennt. In englischen Kreisen ist ernstlich erwogen worden, ob es nicht möglich sein könnte, einen, wenn auch nur schmalen Streifen Land am Tanjanjika-See und der Grenze des Kongostaats entlang zur Anlage der großen Meridionalbahn und des Transcontinental-Telegraph von Deutsch-Ostafrika abgetreten zu erhalten! Sowohl aus

der französischen wie auch der englischen Afrikapolitik spricht eine große Genialität!

In Afrika haben wir mit vorwärts und rückwärts schreitenden Nationen zu rechnen. Es ist nur eine Frage der Zeit, daß die rückwärts schreitenden Nationen ihre politische Selbständigkeit in Afrika verlieren und der Auftheilung durch die vorwärts schreitenden Mächte verfallen. Es ist deshalb ganz klar, daß wir bestrebt sein müssen, uns schon zeitig genug einen Antheil an dem eher oder später doch einmal zur Vertheilung kommenden Landbesitz zu sichern. Wir müssen dies thun ohne Rücksicht darauf, wie weit unsere jetzigen Kolonien entwickelt sind. Wenn wir erst warten wollen, bis deren interne Entwickelung weit genug gediehen ist, so werden wir als politischer Machtfaktor in Afrika immer mehr in den Hintergrund gedrängt, vor Allem werden wir wirthschaftlich sehr geschädigt werden. Hand in Hand mit der politischen Erweiterung des Besitzes geht auch die Zunahme des nationalen Handels, der Schifffahrt und der Kapitalanlage, und es wächst die Möglichkeit, die Auswanderung in nationale Bahnen zu lenken. Wenn der Engländer sich neue Kolonien schafft, so weiß er genau, was er damit thut. Es sind die Gefäße, in die er seine wirthschaftliche Kraft hineingießen kann. Wenn er sie auch anfangs wenig oder gar nicht füllen kann, so läßt er sie einstweilen für spätere Zeiten stehen. Er weiß, daß die Zeit doch kommen wird, wo sie sich füllen, und er ist klug genug, sie sich unterdessen auch von den anderen Nationen füllen zu lassen. Der Franzose hat sich in Afrika ebenfalls eine ganze Reihe solcher Gefäße bereitgestellt. Er hält indeß durch sein Differenzial-Zollsystem die anderen Nationen ab, sich am Füllen dieser Gefäße zu betheiligen. Er möchte am liebsten alles allein thun, wozu er in Wahrheit überhaupt nicht im Stande ist. Dadurch wird die Entwickelung der französischen Kolonien ganz außerordentlich behindert, wie sich denn eigentlich keine französische Kolonie rentirt, sondern jede einen ganz erheblichen jährlichen Zuschuß verlangt, zum Unterschied von den britischen Kolonien, die in ihrer wirthschaftlichen Entwickelung bei Weitem an der Spitze marschiren.

Für eine in obiger Weise ausschauende Afrikapolitik ist es ohne Frage von Wichtigkeit, daß wir die noch nicht aufgetheilten Gebiete im Auge behalten und unsere deutschen Interessen daselbst mit kluger Berechnung erweitern und befestigen.

Wenn auch unsere afrikanischen Kolonien nicht einheitlich liegen, sondern verstreut über den ganzen afrikanischen Kontinent, so haben sie doch den einen Vortheil, daß wir durch sie an den verschiedenen Klimazonen Afrikas theilnehmen: Südwestafrika ist subtropisch und als Siedelungskolonie geeignet, Ostafrika, Kamerun und Togo als Plantagengebiete zur Erzeugung tropischer Produkte.

In englischen Kreisen hört man oft sagen, daß das Streben Deutschlands nach eigenen Kolonien doch ganz zwecklos sei, weil der deutsche Handel in den englischen Kolonien genau die gleichen Vergünstigungen genösse wie der britische. In gewissem Sinne hat der Engländer Recht, und die von Großbritannien befolgte Politik der offenen Thür eröffnet dem Handel aller Nationen ein weites Feld freiester Bethätigung in den englischen Kolonien, wie es in anderen Kolonien nicht der Fall ist, vor Allem nicht in den französischen und portugiesischen. Indessen hat die von Großbritannien gepredigte Politik der offnen Thür auch eine gewisse Grenze, die dann erreicht wird, wenn die Interessen einer anderen Macht die Oberhand zu gewinnen drohen. Der englische Kolonialpolitiker verfolgt genau das Steigen und Fallen der englischen Interessen im Vergleich zu den Interessen der konkurrirenden Mächte, und bricht unter Umständen mit brutaler Gewalt das sich geltend machende Uebergewicht einer anderen Macht. Die Kolonialgeschichte ist voll von solchen Beispielen, und der erst kürzlich passirte Fall der Beschlagnahmung unserer Postdampfer gehört mit in dieses Kapitel, wo England seinem Prinzip gleicher und gerechter Behandlung des fremden wie des eigenen Handels untreu geworden ist.

Es ist andererseits ganz klar, daß allein schon die Thatsache, politischer Besitzer einer Kolonie zu sein, dem Handel und der wirthschaftlichen Bethätigung der eigenen Nation viel größere Vortheile gewährt, als dem einer fremden Nation. Der Handel und Verkehr mit der Regierung wird möglichst durch Angehörige der eigenen Nation besorgt. Alle Unternehmungen der Regierung werden mit einheimischem Kapital unternommen, bei Entdeckungen und wirthschaftlichen Aussichten wird erst das einheimische Kapital benachrichtigt und begünstigt. Durch eine ganze Reihe von Maßnahmen, die sich dem Auge der Oeffentlichkeit entziehen, hat es die Regierung in der Hand, dem eigenen Handel und

der eigenen wirthschaftlichen Bethätigung Vorschub zu leisten, und den fremden Handel und die fremden wirthschaftlichen Unternehmungen an ihrer Entwickelung zu hindern.

Die britische Regierung ist in dieser Beziehung trotz des öffentlich gepriesenen Prinzips der Politik der offnen Thür nie skrupulös gewesen. Für die deutsche Kolonialpolitik geht aber hieraus ganz klar hervor, daß wir gerade in Afrika bestrebt sein müssen, unsern Kolonialbesitz nicht nur intensiv, sondern auch extensiv zu erweitern und zu vergrößern, um dem eigenen Handel und der einheimischen wirthschaftlichen Bethätigung ein größeres Feld der Thätigkeit unter eigener Flagge, auf eigenem Grund und Boden in Afrika zu schaffen. Nirgends gilt das Wort „Stillstand ist Rückgang" mehr als in Afrika für eine aufwärts strebende, vorwärts schreitende Nation, wie wir eine sind.

II. Deutschlands Schifffahrt in Afrika.

Den Verkehr zwischen Europa und Afrika außerhalb des Mittelmeerbeckens vermitteln im Ganzen 12 größere Dampferlinien, mit regelmäßig laufenden Schiffen, von denen 3 Linien deutsch, 4 Linien englisch, 3 Linien französisch, 1 portugiesisch und 1 belgisch ist.

Von den 4 englischen Linien laufen 2 lediglich nach Südafrika und vermitteln den Verkehr zwischen Europa und den Häfen der Kap-Kolonie und Natal.

Nur 2 englische Linien besuchen die Häfen der West- bezw. der Ostküste Afrikas. Sie werden aber bei Weitem übertroffen von den beiden deutschen Linien, welche die West- und Ostküste Afrikas anlaufen. Nach der Westküste Afrikas fahren außerdem 2 französische, 1 belgische und 1 portugiesische Linie. An der Westküste ist es die Woermann-Linie, welche mit den eben genannten Linien in Konkurrenz treten muß. Welche Bedeutung aber diese Linie an der Westküste hat, ersieht man aus der folgenden Uebersicht, deren Angaben auf genauer Schätzung beruhen.

1899	Reisen:	Registertonnen:
deutsche Linie	77	150 000
englische "	148	380 000
portugiesische Linie . .	24	64 000
französische " . .	18	53 000
Gesammtzahl .	267	647 000

2. Britisch-Afrika.

Von den sämmtlichen britischen Kolonien Afrikas kommt für den deutschen Schiffsverkehr an der Westküste Afrikas hauptsächlich Lagos, an der Ostküste Afrikas Sansibar und Mombassa in Betracht.

Der deutsche Antheil am Schiffsverkehr in Lagos, der bedeutendsten Handelsstadt an der ganzen Westküste, ist sehr bedeutend und beträgt mehr als den dritten Theil des Gesammtverkehrs. Er wird nur vom britischen Verkehr übertroffen, der fast zwei Drittel des Gesammtverkehrs umfaßt.

Was die übrigen englischen Kolonien an der Westküste betrifft, so muß konstatirt werden, daß die deutsche Schifffahrt in allen Kolonien ihren Antheil hat, wenn er auch wesentlich geringer ist als der britische Antheil. In Sierra Leone, an der Goldküste, im Niger-Protektorat und im Gebiet der Royal Niger Company laufen die Woermann-Dampfer regelmäßig an.

In den englischen Theilen Südafrikas, d. h. in sämmtlichen Häfen der Kapkolonie und von Natal, spielt der englische Schiffsverkehr natürlich die Hauptrolle, aber auch hier ist der deutsche Antheil beachtenswerth.

An der Ostküste Afrikas kommt für den deutschen Antheil, wie schon oben gesagt, hauptsächlich Sansibar und Mombassa in Frage. In Sansibar steht Deutschland mit mehr als dem dritten Theil des gesammten Schiffsverkehrs an der Spitze, an zweiter Stelle steht Großbritannien mit weniger als dem Drittel, an dritter Stelle Frankreich mit dem knappen Fünftel des Gesammtverkehrs. Zu beachten ist dabei, daß der deutsche Schiffsverkehr nach der Zahl der Schiffe ab-, der englische Schiffsverkehr wesentlich zugenommen hat. Die Ursache scheint in dem mächtigen Aufschwung der benachbarten englischen Kolonie Britisch-Ostafrika mit dem neuen Handelsemporium Mombassa zu liegen.

Auch in der Küstenschifffahrt von 1897 auf 1898 nimmt Deutschland in Sansibar den ersten Rang ein, obwohl sein Antheil zurückgegangen ist. Die Entwickelung des englischen Hafens Mombassa scheint auch hieran Schuld zu sein.

In Mombassa steht der deutsche Schiffsverkehr an zweiter Stelle und beansprucht der Tonnenzahl nach fast den dritten Theil des Verkehrs.

Was den Schiffsverkehr nach Aegypten anbelangt, so ist der deutsche Antheil gering, immerhin nennenswerth. Dagegen

nimmt Deutschland im Transitverkehr durch den Suez-Kanal die zweite Stelle ein und übertrifft bei Weitem den französischen, österreichischen, italienischen und holländischen Antheil. Von dem Gesammtverkehr durch den Suez-Kanal fällt auf Deutschland etwas mehr als der zehnte Theil.

3. Französisch-Afrika.

Von sämmtlichen französischen Kolonien Afrikas spielt für den deutschen Schiffsverkehr die Kolonie Dahomey die größte Rolle. Im Jahre 1898 nahm hier der Schiffsverkehr Deutschlands die erste Stelle ein und betrug vom Gesammtschiffsverkehr mehr als den dritten Theil.

Auch im Congo français mit dem Hafen Gabun ist der deutsche Schiffsverkehr bedeutend. Er behauptet hier die dritte Stelle und rangirt dicht hinter Großbritannien. Die erste Stelle nimmt Frankreich selbst ein, sein Schiffsverkehr ist aber nur doppelt so groß als der deutsche. Vom Gesammtschiffsverkehr fällt auf Deutschland der vierte Theil.

In den übrigen französischen Kolonien ist der deutsche Antheil am Schiffsverkehr gering, immerhin aber beachtenswerth. In Tunis und Algier steht Deutschland an vierter Stelle, in den französischen Kolonien Senegal, Guinea und Madagaskar laufen regelmäßig deutsche Dampfer an und repräsentiren somit einen konstanten Faktor im dortigen Schiffsverkehr.

4. Der Kongostaat.

Der Verkehr zwischen dem Kongostaat und Europa wird zu einem Theil von einer belgischen Dampferlinie besorgt, welche, wie schon oben erwähnt worden, zu einem Drittel deutsch ist. Wenn man dies berücksichtigt, so lehrt die Statistik des Handelsarchivs für die beiden Häfen Boma und Banana des Kongostaates, daß im Jahre 1898 der deutsche Schiffsverkehr daselbst die zweite Stelle einnahm und nur von Großbritannien übertroffen wurde. Der deutsche Antheil war wesentlich größer als der französische, der erst an dritter Stelle kam. Vom Gesammtschiffsverkehr fiel auf Deutschland nahezu der vierte Theil. Man darf annehmen, daß diese Verhältnißzahlen auch heute noch gelten.

5. Portugiesisch-Afrika.

Von den portugiesischen Kolonien Afrikas kommen für den deutschen Schiffsverkehr hauptsächlich Madeira und Portugiesisch-Ostafrika in Betracht.

In Madeira nahm die deutsche Schifffahrt in den Jahren 1897 und 1898 die zweite Stelle nach der englischen ein und war mehr als doppelt so groß als die französische. Von der Gesammtzahl betrug sie den achten Theil.

Bei Portugiesisch-Ostafrika kommen für die Schifffahrt die Häfen Mozambique, Quilimane, Chinde, Beira und Lourenzo Marques in Betracht, bei denen in den drei südlichen Häfen der englische, in den nördlichen zwei Häfen die deutsche Schifffahrt überwiegt. In Mozambique beansprucht sie bei Weitem, in Quilimane ebenfalls noch die erste Stelle, in den übrigen Häfen nimmt sie die zweite Stelle ein und übertrifft in sämmtlichen Häfen bei Weitem die französische Schifffahrt, die überall erst an dritter bezw. vierter Stelle kommt. Von der Gesammtzahl kommt auf die deutsche Schifffahrt in Mozambique und Quilimane fast die Hälfte, in Chinde fast der dritte, in Beira der vierte und in Lourenzo Marques der zehnte Theil des Schiffsverkehrs.

6. Das übrige Afrika.

Von den übrigen Theilen Afrikas kommen für den deutschen Schiffsverkehr hauptsächlich noch Marokko und Liberia in Frage.

In Marokko laufen die Dampfer der Woermann-Linie und der Oldenburgisch—Portugiesischen Linie sämmtliche Häfen monatlich regelmäßig an. Außerdem vermitteln hier die Slomanschen Dampfer aus Hamburg und die Dampfer der Levante-Linie in der Vieherportsaison den Verkehr zwischen Europa und Marokka. Nach den britischen Konsulatsberichten spielte hier die deutsche Schifffahrt im Jahre 1898 in den drei südlichen Häfen Marokkos: Magazan, Safi und Mogador die erste Rolle und übertraf bei Weitem die französische. In den beiden mittleren Häfen Casablanca (Dar el Beida) und Rabat (Rebat) stand Deutschland an zweiter Stelle, in ersterem hatte es den britischen Antheil überflügelt, im letzteren erreichte es fast den britischen Antheil. In den nördlichen beiden Häfen Tanger und El Arisch war der deutsche Antheil relativ gering, immerhin aber nicht unwesentlich.

In Liberia laufen regelmäßig die Dampfer der Woermann-Linie an. Der Schiffsverkehr scheint hier dem englischen gleich zu stehen. Jedenfalls nimmt er hier aber eine hervorragende Stelle ein.

Alles in Allem genommen ergiebt sich, daß die deutsche Schifffahrt in Afrika neben der britischen Schifffahrt die Hauptrolle spielt und in einigen Theilen Afrikas, nämlich in den deutschen Kolonien, ferner an der Ostküste in der britischen Kolonie Sansibar und in den nördlichen Häfen von Portugiesisch-Ostafrika, sowie an der Westküste in den südlichen Häfen Marokkos und in der französischen Kolonie Dahomey den **ersten** Rang behauptet.

3. Der deutsche Handel in Afrika.

Allgemeines.

In einem Artikel der „Finanz-Chronik“ vom 1. Januar 1900 giebt Dr. Alfred Zimmermann sehr schätzenswerthe Zahlen über den Handel in Afrika, die von dem Statistischen Bureau der Vereinigten Staaten vor Kurzem mit Hülfe der neuesten vorhandenen Statistiken berechnet worden sind. Es ist leider nicht gesagt, für welches Jahr die Zahlen gelten. Es ist anzunehmen, daß sie für 1898 Geltung haben, da sie im August 1899 in Washington veröffentlicht worden sind. Da sie von allen bisher bekannt gewordenen Zahlen mit Ausnahme der Zahlen für Deutsch-Afrika Anspruch auf verhältnißmäßig größte Genauigkeit machen können, mögen sie dem Folgenden zu Grunde gelegt werden. Nur die für Deutsch-Afrika angegebenen Zahlen sind der deutschen Statistik und zwar der deutschen Kolonialzeitung 1899, Nr. 43, entnommen worden, wo sie in einem Aufsatz Dr. Alfred Zimmermanns angeführt sind. Die in amerikanischem, bezw. englischem und französischem Geldwerth angegebenen Zahlen sind in Mark umgerechnet worden.

Der Werth der gesammten Ein- und Ausfuhr Afrikas wird mit 2 976 000 000 Mark, also rund mit 3 Milliarden angegeben. Davon entfallen auf:

Einfuhr	Ausfuhr
1 591 000 000 Mark.	1 385 000 000 Mark.

Diese Summen vertheilen sich folgendermaßen:

	Einfuhr Mark	Ausfuhr Mark	Gesammtsumme Mark
Deutsch-Afrika	29 508 456	11 320 645	40 819 101
Britisch-Afrika	525 591 192	527 341 580	1 052 932 772
Französisch-Afrika	280 462 032	277 416 816	557 878 848
Portugiesisch-Afrika . . .	47 450 916	26 919 776	74 370 692
Türkisch-Afrika	216 362 680	250 192 808	466 555 488
Italienisch-Afrika	—	—	—
Spanisch-Afrika	—	—	—
Kongostaat	18 085 796	13 476 872	31 562 668
Marokko	25 608 220	25 045 764	50 653 984
Liberia	4 866 500	4 136 542	9 003 024
Abessinien	—	—	—
Transvaal	418 810 988	214 126 000	632 936 988
Oranje-Freistaat	23 776 248	34 846 712	58 622 960
Gesammtsumme	1591 000 000	1385 000 000	2976 000 000

Deutsch-Afrika steht somit hinsichtlich seines **Handels an achter Stelle**.

Rechnet man Aegypten mit:

Einfuhr Mark	Ausfuhr Mark	Gesammthandel Mark
209 528 560	243 467 308	452 995 868

zu Britisch-Afrika hinzu, so ergiebt sich für den **Handel** von **Britisch-Afrika** die gewaltige Summe von:

Einfuhr Mark	Ausfuhr Mark	Gesammthandel Mark
735 119 752	770 808 888	1 505 928 640

mit welcher Britisch-Afrika bei Weitem an der Spitze sämmtlicher Länder Afrikas marschirt.

An zweiter Stelle steht Transvaal mit einem Gesammthandel von fast 633 Millionen Mark, dann folgt Französisch-Afrika mit etwa 558 Millionen Mark. Transvaal nimmt etwas mehr als den fünften Theil, Französisch-Afrika etwas weniger als den fünften Theil des Gesammthandels für sich in Anspruch.

Ueber den Antheil der europäischen Staaten und der Vereinigten Staaten von Nordamerika an dem Gesammthandel Afrikas giebt die amerikanische Statistik nach **Zimmermann** Folgendes an:

	Einfuhr nach Afrika Mark	Ausfuhr von Afrika Mark	Gesammthandel Mark
Deutschland	**101 168 000**	**63 996 000**	**165 164 000**
Großbritannien	499 340 000	370 720 000	870 060 000
Frankreich	252 080 000	280 080 000	532 180 000
Vereinigte Staaten von Nordamerika	72 411 452	32 546 300	104 957 752
Gesammthandel Afrikas:	1591 000 000	1385 000 000	2976 000 000

Hieraus erhellt, daß Großbritanniens Handel mit Afrika an erster Stelle steht und beinahe ein Drittel des Gesammthandels beansprucht; dann folgt Frankreich mit mehr als dem sechsten Theile, an dritter Stelle steht Deutschlands Handel mit dem 18. Theile, an vierter Stelle steht Nordamerika mit dem 29. Theile des Gesammthandels.

Im Vergleich mit Frankreich würde sich Deutschlands Handel nach dieser Statistik mit Afrika dreimal geringer darstellen. Wenn wir die Vertheilung des Handels Frankreichs auf die verschiedenen Theile Afrikas aber genauer betrachten, so sehen wir, daß der weitaus größte Theil des Handelsverkehrs, wie Zimmermann richtig sagt, auf Algier entfällt, welches als französische Provinz gelten muß und durch seine ungewöhnlich starke militärische Besatzung von vornherein in eine Ausnahmestellung versetzt ist. Wenn wir die Zahlen für Algier abziehen, so bleibt für den Handel Frankreichs mit dem gesammten übrigen Afrika übrig:

	Einfuhr aus	Ausfuhr nach	Gesammthandel
Frankreich	78 960 000	89 760 000	168 720 000

Wenn wir ferner in Betracht ziehen, daß der deutsche Handel in sämmtlichen französischen und portugiesischen Kolonien viel zu gering angegeben wird, weil er infolge der Differenzialzölle zu einem großen Theile erst über Frankreich bezw. Portugal geht, daselbst naturalisirt wird und dann als französischer bezw. portugiesischer Handel in den betreffenden Statistiken registrirt wird, so müssen wir die für Frankreich geltenden Zahlen etwas geringer, die für Deutschland geltenden Zahlen wesentlich höher annehmen und kommen damit zu dem Resultat, daß unter den europäischen Staaten Deutschlands Handel mit Afrika, Algier ausgeschlossen, dem Umfang und der Ausdehnung nach nur von Großbritannien übertroffen wird und dem französischen Handel überlegen ist.

Wie wir weiter unten sehen werden, kommt der Handel Großbritanniens ganz vorwiegend seinem Kolonialbesitz in Afrika zu gute; ebenso beschränkt sich der Handel Frankreichs fast ausschließlich auf Französisch-Afrika. Zum Unterschied von diesen beiden mächtigen Konkurrenten auf afrikanischem Boden, Großbritannien und Frankreich, bethätigt sich der Handel Deutschlands nur zu einem

geringen Theile in seinem eigenen Kolonialbesitz; wie wir sehen werden, findet er ganz vorwiegend mit fremden Theilen Afrikas statt.

Aus dieser Thatsache lernen wir aber, wie klug und mit welcher weisen Voraussicht Großbritannien und Frankreich gehandelt haben, sich einen möglichst großen politischen Besitz in Afrika zu sichern und denselben immer mehr auszudehnen.

1. Deutsch-Afrika.

An dem Handel in Deutsch-Afrika ist Deutschland nach Dr. Alfred Zimmermann (Deutsche Kolonialzeitung 1899 Nr. 43) folgendermaßen betheiligt:

	Einfuhr aus	Ausfuhr nach	Gesammthandel
Deutschland	11 556 000	4 630 000	16 186 000

Nach der von Zimmermann angegebenen amerikanischen Statistik beträgt der britische Antheil in Deutsch-Afrika:

	Einfuhr aus	Ausfuhr nach	Gesammthandel
Großbritannien	2 560 000	1 360 000	3 920 000

Die in der Reichstagsdenkschrift 1898/99 für den Handel in den deutschen Schutzgebieten angegebenen Zahlen sind im Obigen deshalb nicht zu Grunde gelegt worden, weil sie nicht für das Kalenderjahr 1898 gelten, sondern für das Berichtsjahr 1898/99, welches vom 1. Juli 1898 bis zum 30. Juni 1899 reicht. Würde man die für diesen Zeitraum geltenden Zahlen zu Grunde legen, wie sie in der Reichstagsdenkschrift 1898/99 angeführt sind, so würden die für den deutschen Handelsverkehr geltenden Zahlen noch mehr erhöht werden müssen.

Es ist zu bedauern, daß mit Ausnahme des englischen Antheils keine Statistik darüber existirt, wer außer Deutschland und England an dem Handel in Deutsch-Afrika noch partizipirt. Dieser fremde Antheil an dem Handel in Deutsch-Afrika ist nicht unbeträchtlich. Er beträgt mehr als die Hälfte des Gesammthandels in Deutsch-Afrika, während Deutschlands Antheil weniger als die Hälfte groß ist. Wir finden ferner den oben schon ausgesprochenen Satz bestätigt, daß Deutschlands Handel mit seinen eigenen Kolonien nur einen sehr

geringen Theil, nämlich den achten Theil seines Handels mit ganz Afrika darstellt. Immerhin lehren diese Zahlen, daß der Gesammthandel in Deutsch-Afrika bereits eine beachtenswerthe Höhe erreicht hat, und daß der deutsche Antheil daran nicht unwesentlich ist.

2. Britisch-Afrika.

Nach der amerikanischen Statistik ergiebt sich für Britisch-Afrika einschließlich Aegypten:

Einfuhr Mark	Ausfuhr Mark	Gesammtsumme Mark
705 119 752	77 080 888	1 505 928 640

An diesen Summen nehmen theil:

	Einfuhr Mark	Ausfuhr Mark	Gesammtsumme Mark
Deutschland	68 751 000	34 008 000	102 759 000
Großbritannien	424 460 000	331 560 000	756 020 000
Vereinigte Staaten von Nordamerika	58 621 644	26 998 276	85 619 920

Ueber den französischen Antheil ist nichts gesagt, hiernach nimmt Großbritanniens Handel nach seinem afrikanischen Besitz mit ziemlich genau der Hälfte des Gesammthandels von Britisch-Afrika die erste Stelle ein, dann folgt Deutschland mit einem Fünfzehntel, an dritter Stelle stehen die Vereinigten Staaten von Nordamerika mit dem 18. Theile des Gesammthandels nach Britisch-Afrika.

In den verschiedenen englischen Kolonien Afrikas stellte sich der deutsche Antheil nach den britischen Konsulatsberichten im Jahre 1898, wie folgt:

a) Gambia: wenig deutscher Handel,

b) Sierra Leone.

1898:	Einfuhr Mark	Ausfuhr Mark	Gesammthandel Mark
Deutschland	680 000	1 620 000	2 300 000
Großbritannien	10 240 000	2 350 000	12 590 000
Frankreich	150 000	160 000	310 000
Gesammtsumme	12 070 000	5 820 000	17 890 000

Der deutsche Handel nahm die zweite Stelle ein und beanspruchte ziemlich den siebenten Theil des Gesammthandels.

c) Goldküste.

1898:	Einfuhr Mark	Ausfuhr Mark	Gesammthandel Mark
Deutschland	2 520 000	2 670 000	5 190 000
Großbritannien	16 490 000	14 270 000	30 760 000
Frankreich	130 000	1 540 000	1 670 000
Gesammtsumme	22 030 000	19 860 000	41 890 000

Deutschland nahm die zweite Stelle ein und beanspruchte den achten Theil des Gesammthandels.

d) Lagos.

1898:	Einfuhr Mark	Ausfuhr Mark	Gesammthandel Mark
Deutschland	2 470 000	7 210 000	9 680 000
Großbritannien	14 470 000	8 080 000	22 550 000
Frankreich	—	16 000	16 000
Gesammtsumme	18 170 000	17 650 000	35 820 000

Deutschland nahm die zweite Stelle ein und beanspruchte mehr als ein Viertel des Gesammthandels.

e) Niger Coast-Protektorat.

1898:	Einfuhr Mark	Ausfuhr Mark	Gesammthandel Mark
Deutschland	990 000	4 650 000	5 640 000
Großbritannien	10 000 000	9 950 000	19 950 000
Frankreich	260 000	250 000	510 000
Gesammtsumme	12 790 000	15 000 000	27 790 000

Deutschland nahm die zweite Stelle ein und beanspruchte mehr als ein Fünftel des Gesammthandels.

f) Kapkolonie.

1898:	Einfuhr Mark	Ausfuhr Mark	Gesammthandel Mark
Deutschland	15 230 000	1 180 000	16 410 000
Großbritannien	230 080 000	496 890 000	726 970 000
Frankreich	1 230 000	170 000	1 400 000
Gesammtsumme	333 650 000	506 370 000	840 020 000

Deutschlands Handel war verhältnißmäßig gering und beschränkte sich hauptsächlich auf Einfuhrartikel. Er stellte $^1/_{50}$ des Gesammthandels dar.

g) Natal.

1898:	Einfuhr Mark	Ausfuhr Mark	Gesammthandel Mark
Deutschland	4 370 000	360 000	4 730 000
Großbritannien	75 050 000	17 250 000	82 300 000
Frankreich	170 000	—	170 000
Gesammtsumme	117 390 000	25 270 000	142 660 000

Deutschlands Handel war hier ebenfalls gering und betrug $^1/_{30}$ des Gesammthandels.

h) Sansibar.

1898:	Einfuhr Mark	Ausfuhr Mark	Gesammthandel Mark
Deutschland	1 870 000	420 000	2 290 000
Deutsch-Ostafrika . . .	4 280 000	9 530 000	13 810 000
Großbritannien	2 420 000	2 290 000	4 710 000
Frankreich	530 000	2 290 000	2 820 000
Gesammtsumme	31 100 000	29 960 000	41 060 000

Deutschlands Handel nahm mit Deutsch-Ostafrika zusammen die erste Stelle ein und beanspruchte mehr als den dritten Theil des Handels.

i) Britisch-Ostafrika. Es liegen nur die Prozentzahlen aus dem Jahre 1897 vor. Danach betrug:

die Einfuhr aus	Deutschland	17,5 pCt.
" " "	Großbritannien	30 "
" " "	Indien	50 "

so daß, wenn man den indischen Handel zum englischen hinzurechnet, der deutsche Handel an zweiter Stelle stand und mehr als den sechsten Theil des Gesammthandels ausmachte.

Fassen wir die oben gewonnenen Resultate zusammen, so ergiebt sich, daß der deutsche Handel im Jahre 1898 in allen britischen Kolonien Afrikas vertreten war, und daß er in den tropischen Kolonien an der Westküste und Ostküste einen ganz beträchtlichen Antheil am Gesammtkapital darstellte. Er stand überall an zweiter Stelle, in Sansibar sogar an erster Stelle und überflügelte ganz bedeutend den französischen Handel.

Wenn wir die Zahlen von 1897, die der Weitschweifigkeit wegen hier nicht angegeben sind, mit den Zahlen von 1898 vergleichen, so ergiebt sich ferner, daß der deutsche Handel in allen britischen Kolonien zugenommen hat. Nur in Natal hat der deutsche Gesammthandel infolge des Geschäftsrückganges zugleich auch mit dem englischen abgenommen. In Sierra Leone hat nur die Ausfuhr, in Lagos und in der Kapkolonie nur die Einfuhr abgenommen. In Britisch-Ostafrika ist die Zunahme des britischen Handels ganz bei Weitem größer als die Zunahme des deutschen Handels, so daß Mombassa, der Haupthafen der britischen Kolonie, sowohl Sansibar, wie auch Deutsch-

Ostafrika in nicht zu ferner Zeit überflügeln wird. Es ist dies um so mehr beachtenswerth, als der deutsche Handel an der ostafrikanischen Küste bisher die erste Rolle spielte. In weiser Voraussicht hat aber die englische Kolonialpolitik das Uganda-Gebiet im Hinterland von Britisch-Ostafrika trotz großer Opfer der eigenen Interessensphäre angegliedert und durch eine Eisenbahn mit der Küste verbunden. Diese Geldopfer machen sich jetzt schon bezahlt durch die gewaltige Zunahme des Handels in Mombassa, welches schon jetzt als zweites Handels-Emporium der ganzen Ostküste gelten darf. Unsere deutsche Kolonialpolitik kann aus dieser Thatsache die Lehre empfangen, daß der Verlust des Sansibar- und Uganda-Gebiets, wo der deutsche Handel und die deutsche Schifffahrt bisher prädominirte, für Deutschlands Handel und Schifffahrt sich in der Zukunft viel größer darstellen wird, als wir je gedacht haben, und daß wir unsere Vorherrschaft in Ostafrika verlieren werden, wenn wir nicht gleiche Opfer durch Eisenbahnbau 2c. in unserer ostafrikanischen Kolonie wie die Engländer bringen werden.

3. Französisch-Afrika.

Nach den Angaben Dr. Zimmermanns über die amerikanischen statistischen Berechnungen beträgt für den französischen Kolonialbesitz in Afrika die Ein- und Ausfuhr sowie der Gesammthandel die folgende Summe:

	Einfuhr Mark	Ausfuhr Mark	Gesammtsumme Mark
Französisch-Afrika	280 462 032	277 416 816	557 878 848

An diesem Handel hat Antheil:

	Einfuhr Mark	Ausfuhr Mark	Gesammtzahl Mark
Deutschland	8 695 000	3 111 000	11 806 000
Großbritannien . . .	18 540 000	20 920 000	39 460 000
Frankreich	219 440 000	231 120 000	450 560 000
Vereinigte Staaten von Nordamerika	2 760 808	2 403 568	5 164 376
Gesammtsumme . . .	280 462 032	277 416 816	557 878 848

Frankreich steht an erster Stelle und herrscht bei Weitem vor. In zweiter Stelle steht Großbritannien, an dritter Stelle Deutschland mit 2 pCt. des Gesammthandels.

Ueber den Antheil des deutschen Handels in den einzelnen französischen Kolonien ist Folgendes zu sagen:

a) Tunis: Nach dem Handelsarchiv betrug der Außenhandel im Jahre 1898:

	Einfuhr Mark	Ausfuhr Mark	Gesammthandel Mark
Deutschland	248 000	35 200	283 200
Großbritannien	5 306 000	4 946 400	10 252 400
Frankreich	31 038 400	26 240 800	57 279 200
Belgien	2 078 400	744 000	2 822 400
Rußland	3 533 600	1 600	3 535 200
Italien	3 328 000	3 130 400	6 458 400
			80 407 600

Der deutsche Handel in Tunis war im Jahre 1898 sehr gering. Er betrug nur 0,08 pCt. des Gesammthandels.

b) Algier: Die Größe des deutschen Handels ist deshalb schwer zu erkennen, weil viele Waaren der französischen Differenzialzölle wegen erst nach Frankreich eingeführt und daselbst nationalisirt werden. So geht Wolle von Algier erst nach Frankreich, wird daselbst gereinigt und kommt als französische Waare nach Deutschland. Ebenso ist es mit Olivenöl, welches in Marseille eine Beimengung erfährt und dann als Provenceröl in den deutschen Handel kommt. Algerien ist nach dem Bericht des Handelsarchivs einer großen Entwickelung fähig.

c) Senegambien: Der deutsche Handel, früher bedeutender, jetzt durch die Differenzialzölle zurückgegangen.

d) Französisch-Guinea: Der deutsche Handel ist wegen der Differenzialzölle gering.

e) Dahomey: Von früher existiren hier einige deutsche Firmen. Der deutsche Handel ist hier bedeutender als in den anderen französischen Kolonien der Westküste.

f) Congo français, Gabun. Bis vor wenigen Jahren waren die Woermann-Firma und zwei englische Firmen allein hier. Jetzt sind noch ein paar französische Firmen hinzugekommen. Der deutsche Handel ist auch hier infolge der Differenzialzölle wesentlich zurückgegangen. So ist z. B. das deutsche Bier, das früher einen Hauptimportartikel bildete, von dem schlechteren, aber billigeren französischen Biere, welches nur einen geringen Zoll zu tragen hat, verdrängt worden.

g) Madagaskar: Nach dem Handelsbericht war der Handel im Jahre 1897 folgendermaßen:

	Einfuhr: Mark	Ausfuhr: Mark	Gesammt: Mark
Deutschland	655 338	922 016	1 577 354
Großbritannien	4 173 818	1 107 937	5 291 755
Frankreich	8 321 444	1 213 244	9 534 688
			16 403 797

In Madagaskar nahm der deutsche Handel im Jahre 1897 die dritte Stelle ein und betrug nicht ganz 10 pCt. des Gesammthandels.

Der Handelsbericht im Handelsarchiv aus dem Jahre 1898 sagt:

„Man sieht, daß die Maßregeln Frankreichs, sich durch Zollgesetzgebung den madagassischen Markt zu sichern, von Erfolg gekrönt worden sind. In diesem wirthschaftlichen Kampfe haben die deutschen Kaufleute, die sich mit der französischen Verwaltung auf günstigen Fuß gestellt haben, nicht gezögert, den Bedarf an Geweben von der französischen Industrie zu beziehen.“

Im Allgemeinen können wir sagen, daß der deutsche Handel an allen französischen Kolonien betheiligt ist, daß er größer ist, als die offizielle Statistik angiebt, weil infolge der Differenzialzölle der deutsche Handel über Frankreich geleitet, daselbst nationalisirt und dann als französischer Handel registrirt wird, und daß er infolge der Differenzialzölle in den letzten Jahren heruntergegangen ist.

4. Portugiesisch-Afrika.

Nach der amerikanischen Statistik wird der Handel der portugiesischen Kolonien Afrikas durch die folgenden Zahlen ausgedrückt:

	Einfuhr: Mark	Ausfuhr: Mark	Gesammthandel: Mark
Portugiesisch-Afrika	47 450 916	26 919 776	74 370 692

An diesem Handel betheiligt sich:

	Einfuhr: Mark	Ausfuhr: Mark	Gesammthandel: Mark
Deutschland	9 210 000	3 860 000	13 070 000
Großbritannien	24 840 000	14 840 000	39 680 000
Frankreich	?	?	?
Vereinigte Staaten von Nordamerika	8 204 000	67 000	8 271 000
	47 450 916	26 919 776	74 370 692

Die Zahlen für Frankreich und Portugal fehlen. Es ist anzunehmen, daß der Handel beider geringer als der Deutschlands ist. Danach würde Deutschland die zweite Stelle einnehmen und mehr als den sechsten Theil oder mehr als 17 pCt. des Gesammthandels beanspruchen.

Für die einzelnen portugiesischen Kolonien stellte sich der deutsche Antheil am Handel folgendermaßen.

a) Madeira: Nach dem britischen Konsulatsberichte vertheilte sich der Handel im Jahre 1898, wie folgt:

	Einfuhr: Mark	Ausfuhr: Mark	Gesammthandel: Mark
Deutschland	526 800	1 439 440	1 966 240
Großbritannien	3 549 520	2 033 780	5 583 300
Frankreich	52 720	718 920	771 640
Vereinigte Staaten von Nordamerika	1 536 660	2 940	1 539 600
Rußland	292 260	916 780	1 209 040
	6 377 760	6 151 940	12 529 700

Hiernach nahm Deutschland im Jahre 1898 die zweite Stelle ein und war mit mehr als 7 pCt. am Gesammthandel betheiligt.

b) Portugiesisch-Guinea, Bissao.

Handelsarchiv 1898	Einfuhr: Mark
Deutschland	304 950
Großbritannien	354 054
Frankreich	33 489
Vereinigte Staaten von Nordamerika	116 921
	850 971

Deutschland steht an zweiter Stelle dicht hinter Großbritannien und nimmt weit über ein Drittel des Einfuhrhandels für sich in Anspruch.

Die Ausfuhr hatte einen Werth von 424 931 Mk. Es wurden ausgeführt auf

	deutschen Schiffen Mark	nicht deutschen Schiffen Mark
Gummi	251 184	23 408
Wachs	59 928	8 455
Palmkerne	96 908	3 048
	408 020	34 911

Danach lag die Ausfuhr fast ganz in deutschen Händen.

c) Angola: Britische Konsulatsberichte. Im Jahre 1897 vertheilte sich die zollpflichtige Einfuhr:

Deutschland . . .	Mark	83 839
Großbritannien . .	"	228 750
Portugal	"	513 037

Im Jahre 1897 nahm Deutschlands Einfuhrhandel in Angola die dritte Stelle ein. Infolge der Differenzialzölle, durch welche die portugiesische Regierung den Handel ihrer Kolonien über Lissabon leiten will, findet der größte Theil des deutschen Handels über Lissabon statt und erscheint somit in der für Portugal angegebenen Zahl mit. Der deutsche Handel war also im Jahre 1897 in Angola wesentlich höher, als die obige Zahl angiebt.

d) Portugiesisch-Ost-Afrika.

Hafen Lourenzo Marques:

Nach dem Handelsarchiv vertheilt sich die Einfuhr 1897 folgendermaßen:

	Mark	pCt.
Deutschland	1 160 000	8
Großbritannien	2 780 000	21
Frankreich	632 000	4,7
Ver. Staaten von Nordamerika	840 000	6
Portugal	3 608 000	27
Brit. Besitzungen . . .	2 604 000	18

Beira. Die Deutschland betreffenden Zahlen sind viel zu niedrig, weil ein sehr großer Theil deutscher Waaren mit den englischen Dampfern der Castle- und Union-Linie über Großbritannien, Belgien, die Niederlande und Kapkolonie gehen und deshalb in der portugiesischen Kolonie als englische Einfuhr registrirt werden. Rechnen wir Großbritannien und die britischen Besitzungen zusammen, so nahm der deutsche Antheil an der Einfuhr 1897 die dritte Stelle mit mindestens 6 pCt. vom Gesammthandel ein.

1898	Einfuhr Mark	Durchgang nach Maschonaland Mark
Deutschland . .	687 330	329 400
Großbritannien .	10 097 177	2 192 320
Frankreich . . .	891 792	34 500
Ver. Staaten von Nordamerika .	611 388	132 920
ɾc.	ɾc.	ɾc.
	18 223 260	3 532 120

Der englische Handel steht selbstverständlich an der Spitze, weil Beira der nächste Hafen für Rhodesia und Maschonaland ist. Frankreich stand im Jahre 1898 an zweiter, Deutschland an dritter Stelle; doch ist sein Antheil immerhin beträchtlich. Der deutsche Handel war in den letzten Jahren um 25 pCt. gestiegen und umfaßte hauptsächlich Konserven, Mehl, Baumwolle, Kurzwaaren und Bier.

Es ist zu fürchten, daß sich der Handel von Beira mehr und mehr nach den südlichen Häfen, insbesondere nach Port Elizabeth zieht. Die Ursache hierzu ist die Spurweite der Bahn von Beira nach Umtali, welche zwei Fuß beträgt. Dieselbe findet in Umtali Anschluß an die Hauptlinie Buluwayo—Umtali—Maschonaland, wo Umladen nöthig ist, weil letztere südafrikanische Vollspurweite ($3^{1}/_{2}$ Fuß) besitzt. Da fünf Züge von Beira nach Umtali nöthig sind, um dort einen Zug der Hauptlinie zu füllen, stellt sich der Transport von Beira nach Umtali theurer, als auf der siebenmal längeren Strecke von Port Elizabeth nach Umtali. Diese Eisenbahnfrage berührt den Lebensnerv von Beira.

Für unsere deutschen Schutzgebiete entnehmen wir hieraus die Lehre, daß es richtiger ist, afrikanische Vollspur von vornherein überall da zu wählen, wo Anschluß an südafrikanische Vollspurbahnen zu erwarten ist. Dies gilt aber sowohl für Deutsch-Südwest- als auch für Deutsch-Ostafrika.

Hafen Mozambique:

Der Handel mit Gummi elasticum lag fast ausschließlich in deutschen Händen. Derselbe war infolge des Verbots der portugiesischen Regierung, daß nur reiner und geschnittener Gummi ausgeführt werden darf, etwas zurückgegangen. Die wirthschaftlich praktischen Vorzüge dieser Verordnung, die auch für unsere Schutzgebiete Beachtung verdient, um der Verwüstung der Gummibäume Einhalt zu thun, werden erst nach Jahren zur Geltung kommen. Der frühere deutsche Handel mit Pulver ist verschwunden, seitdem eine französische Gesellschaft (Société des explosifs) das Monopol für Pulverfabrikation erhalten hat.

In Mozambique ist der englische Handel sehr gering. Im Uebrigen verhält sich
der deutsche Handel zum französischen, holländischen, portugiesischen
wie 6 zu 2, 1, 3

Sieht man vom indischen Handel ab, so ist der deutsche Handel in Mozambique bei Weitem vorwiegend und nimmt die erste Stelle ein.

Hafen Quelimane: Hier verhält sich der deutsche Handel zum französischen, holländischen, portugiesischen wie 5 zu 5, 1, 2

Hier ist der englische Handel ebenfalls unbedeutend. Der deutsche steht mit dem französischen an der Spitze und nimmt die erste Stelle ein.

Ueber den deutschen Antheil an dem Handel der portugiesischen Kolonien in Afrika läßt sich im Allgemeinen Folgendes sagen: Deutschlands Handel ist an sämmtlichen portugiesischen Kolonien betheiligt, an den nördlichen Häfen der ostafrikanischen Kolonie Portugals nimmt er die erste Stelle ein, im Uebrigen ist sein Antheil beachtenswerth und viel bedeutender, als die offizielle Statistik angiebt, weil durch die Differenzialzölle der Handel über Lissabon gelenkt und daselbst naturalisirt wird.

5. Kongostaat.

Nach der amerikanischen Statistik beträgt der Handel des Kongostaats:

Einfuhr Mark	Ausfuhr Mark	Gesammtsumme Mark
18 085 796	13 476 872	31 562 668

Davon fällt auf Deutschland:

1 647 000	1 007 000	2 654 000

so daß der deutsche Handel den zwölften Theil oder 8,4 pCt. des Gesammthandels ausmacht. Er wird nur noch übertroffen vom belgischen und englischen und nimmt somit die dritte Stelle ein.

6. Die südafrikanische Republik (Transvaal).

Nach der amerikanischen Statistik beträgt der Handel von Transvaal:

Einfuhr Mark	Ausfuhr Mark	Gesammtsumme Mark
418 810 988	214 126 000	632 936 988

Von demselben fällt auf Deutschland:

574 000	9 143 000	9 717 000

d. h. Deutschlands Handel an dem Handel Transvaals erscheint gering, ist aber in Wirklichkeit viel bedeutender, weil ein ganz erheblicher Theil Waaren über die englischen Häfen Südafrikas geht und deshalb als englische Einfuhr registrirt wird.

7. Republik Liberia.

Nach der amerikanischen Statistik beträgt der Handel Liberias:

Einfuhr Mark	Ausfuhr Mark	Gesammtsumme Mark
4 866 500	4 136 524	9 003 024

Davon fällt auf Deutschland $^2/_3$ oder $66^2/_3$ pCt. des Gesammthandels.

Das Export- und Importgeschäft C. Woermann zahlt hier allein $^1/_4$ der gesammten Zolleinnahme. Der Handel darf deshalb in Liberia als ganz vorwiegend deutsch bezeichnet werden.

8. Kaiserreich Marokko.

Nach der amerikanischen Statistik beträgt der Handel Marokkos:

Einfuhr Mark	Ausfuhr Mark	Gesammtsumme Mark
25 608 220	25 045 764	50 653 984

Davon fällt auf Deutschland:

6 125 000	1 144 000	7 268 000

d. h. Deutschlands Handel in Marokko beträgt den siebenten Theil oder ziemlich 14 pCt. des Gesammthandels.

In den einzelnen Häfen Marokkos überwiegt der deutsche Handel in den südlichen Häfen, während der in den nördlichen gering ist.

Ueber die südlichen Häfen liegt die folgende Statistik vor:

Hafen Rabat: Der Werth des Handels betrug im Jahre 1898 nach dem Handelsarchiv 3 000 000 Mark. Davon fiel auf:

	Mark		
Deutschland	544 000	oder	18 pCt.,
Großbritannien	1 400 000	„	45 „
Frankreich	1 125 000	„	37 „

20*

Deutschland nahm hier mit 18 pCt. des Gesammthandels die dritte Stelle ein.

Hafen Mazagan: Nach dem Handelsarchiv stellte sich der Handel im Jahre 1898 wie folgt dar:

	Einfuhr Mark	Ausfuhr Mark	Gesammtsumme Mark
Deutschland	85 040	1 142 580	1 227 620
Großbritannien	2 039 680	1 069 440	3 109 120
Frankreich	389 760	653 540	1 043 300
	3 083 040	4 015 980	7 099 020

Hiernach nahm Deutschland die zweite Stelle ein und partizipirte am Gesammthandel mit mehr als dem sechsten Theile oder 17 pCt.

Hafen Saffi: Nach dem Handelsarchiv betrug der Handel im Jahre 1898:

	Einfuhr Mark	Ausfuhr Mark	Gesammtsumme Mark
Deutschland	67 700	946 800	1 014 500
Großbritannien	682 060	1 196 800	1 878 860
Frankreich	?	68 100	68 100
	1 462 560	2 369 800	3 832 360

Deutschlands Handel nahm hier ebenfalls die zweite Stelle ein und betrug mehr als ein Viertel oder mehr als 25 pCt. des Gesammthandels.

Hafen Mogador: Nach dem Handelsarchiv betrug im Jahre 1898 die Einfuhr 331 534 Mark.

Hiervon fielen auf:

Deutschland	6,41	pCt.,
Großbritannien	54,87	=
Frankreich	18,70	=

so daß Deutschland bei der Einfuhr den dritten Platz einnahm.

An der Ausfuhr betheiligte sich:

Deutschland mit	27,19	pCt.,
Großbritannien mit	54,87	=
Frankreich mit	6,74	=

so daß Deutschland bei der Ausfuhr die zweite Stelle behauptete.

Im Allgemeinen kann man für Marokko sagen, daß der deutsche Handel sich in den letzten Jahren sehr vermehrt hat und zwar in schnellerem Tempo als bei den anderen Nationen.

Bei genauer Prüfung der in der vorliegenden Abhandlung gegebenen Zahlen kommt man, wie schon oben erwähnt, zu dem Schluß, daß die Zahlen für Deutschland in vielen Fällen viel zu niedrig angegeben sind, so daß sich der Antheil Deutschlands am Handel in Afrika viel höher stellt, als die amerikanische Statistik berechnet hat. Es bezieht sich dies sowohl auf die französischen und portugiesischen Kolonien, in welche ein großer Theil deutscher Waaren zwecks Nationalisirung über Frankreich und Portugal als französische bezw. portugiesische Waaren eingeführt werden, als auch auf die wichtigen südafrikanischen Minenindustriegebiete Kimberley und Johannesburg, in welche ein großer Theil deutscher Waaren über englische Häfen auf englischen Schiffen importirt und deshalb als englische Waaren registrirt werden.

IV. Deutschlands Kapital in Afrika.

Es ist selbstverständlich außerordentlich schwer, sich ein auch nur annähernd richtiges Bild über das in Afrika angelegte und daselbst arbeitende deutsche Kapital zu machen.

Das Folgende soll nur einige bisher bekannt gewordene Zahlen über den deutschen Antheil an Afrikas Kapital angeben, welche als Beweis dafür dienen sollen, daß der deutsche Kapitalantheil in Afrika sehr viel größer ist, als man gemeinhin annimmt.

1. Deutsch-Afrika.*)

	Mark.
In Kamerun arbeiten zwölf deutsche Gesellschaften mit einem Kapital von	13 550 000
in Deutsch-Südwestafrika acht deutsche Gesellschaften mit einem Kapital von	14 336 000
ferner zwei englische Gesellschaften, nämlich die South West-africa Company und die South African Territories, bei denen ein beträchtlicher Theil deutschen Kapitals betheiligt ist. Wir können dasselbe mindestens . . . . . . schätzen.	16 000 000
In Deutsch-Ostafrika arbeiten 17 deutsche Gesellschaften mit einem Kapital von	18 834 000
Dies ergiebt eine Gesammtsumme von mindestens . . .	56 720 000

Für Togo fehlen leider die statistischen Angaben. Daselbst arbeiten zwei Gesellschaften.

*) „Die Steigerung der deutschen Seeinteressen von 1896 bis 1898", herausgegeben vom Reichs-Marine-Amt, S. 85 und 86.

Die zahlreichen kleineren Privatunternehmungen, von denen in Kamerun mehrere, in Deutsch-Südwestafrika gegen 20, in Deutsch-Ostafrika mindestens 10, in Togo 2 zu nennen sind, sind in den obigen Zahlenangaben noch nicht mit enthalten. Sie erhöhen die Gesammtsumme um ein Beträchtliches. Wir können deshalb annehmen, daß das in Deutsch-Afrika arbeitende deutsche Kapital gegen 60 Millionen Mark beträgt.

2. Britisch-Afrika.*)

	Mark.
a) Britisch-Süd-Afrika. Das in deutschen Handelshäusern daselbst arbeitende Kapital beträgt mindestens .	12 000 000
Das in Grundbesitz angelegte Kapital wird geschätzt auf .	12 000 000
Das in industriellen Unternehmungen angelegte Kapital ist gering, betrifft nur kleine Betriebe (Mühlen, Ziegeleien, Werkstätten) und wird geschätzt auf	2 000 000
Mindestens Summa:	26 000 000
b) Sansibar. Das in den deutschen Firmen arbeitende Kapital beträgt etwa	3 000 000
Der Grund- und Pachtbesitz wird geschätzt auf	2 000 000
Summa etwa:	5 000 000

Mit nächst großen Kapitalien arbeiten nach Deutschland Frankreich und Portugal.

Großbritannien steht einschließlich des indischen Kapitals an der Spitze.

c) Aegypten. Das in den 50 deutschen Firmen arbeitende Kapital beträgt etwa	28 000 000
Das in Grundbesitz angelegte Kapital beträgt	5 000 000
Die deutschen Kapitalanlagen in Eisenbahnen betragen rund	10 000 000
Summa rund:	43 000 0000

3. Französisch-Afrika, Tunis.

	Mark.
Das in den 5 deutschen Handelshäusern geschätzte Kapital beträgt	1 000 000
Ueber sonstige Interessen keine Daten.	
Mindestens:	1 000 000

*) Diese sowie die nachfolgenden Angaben sind in der Hauptsache der Denkschrift „Die deutschen Kapitalanlagen in überseeischen Ländern“, zusammengestellt im Reichs-Marine-Amt, entnommen.

4. Portugiesisch-Afrika

	Mark.
a) Ostafrika: Das in den Handelshäusern arbeitende Kapital wird geschätzt auf	9 000 000
Das in Grundbesitz angelegte Kapital auf	4 000 000
Das in Zuckerrohrplantagen arbeitende auf	400 000
Das in sonstigen industriellen Unternehmungen (Wasserwerke, elektrische Anlage, Ziegelei, Werftanlage, Spritfabrik) angelegte Kapital auf	1 000 000
Interessen kleinerer Unternehmungen können geschätzt werden auf	1 000 000
b) Westafrika: Gesammtheit der deutschen Interessen etwa	5 000 000
Mindestens:	20 400 000

5. Marokko.

	Mark.
Das in den Handelshäusern angelegte Kapital wird geschätzt auf	2 000 000
Der deutsche Grundbesitz hat einen Werth von	750 000
Die in industriellen Unternehmungen angelegten Kapitalien belaufen sich auf	60 000
Verschiedene in Deutschland ansässige Firmen lassen Marokko durch eigene Vertreter bereisen, ihre Interessen werden geschätzt auf	2 000 000
Mindestens Summa:	4 810 000

6. Liberia.

	Mark.
Das in den Firmen engagirte Kapital wird geschätzt auf .	1 500 000
Das im Grundbesitz angelegte Kapital beträgt	150 000
Mindestens Summa:	1 650 000

7. Transvaal.

	Mark.
Das in den deutschen Handelshäusern angelegte Kapital wird geschätzt auf	100 000 000
Deutsche Kapitalanlagen in industriellen und Plantagenunternehmungen	50 000 000
Deutsches Kapital in Bergwerksunternehmungen	730 000 000
Mindestens Summa:	880 000 000

Aus den obigen Zahlen, deren Summe 1 Milliarde Mark übersteigt, kann man sich selbstverständlich kein genaues Urtheil über die Gesammtsumme des in Afrika angelegten und arbeitenden deutschen Kapitals bilden. Indessen sieht man, daß das deutsche Kapital in Südafrika und zwar in Transvaal in ganz außerordentlicher Höhe

vertreten ist, während der bei Weitem kleinere Theil des deutschen Kapitals sich auf das übrige Afrika vertheilt. Man kann annehmen, daß 80 bis 90 pCt. des deutschen Kapitals in Südafrika engagirt sind und nur 10 bis 20 pCt. auf das übrige Afrika entfallen. Man sieht aber ferner, daß das deutsche Kapital in allen Theilen Afrikas vertreten ist und eine beachtenswerthe Rolle spielt.

IV. Deutschlands Antheil an der europäischen Bevölkerung Afrikas.

Wie beim Kapital, so ist es ebenfalls sehr schwer, ein annähernd richtiges Bild über den Antheil Deutschlands an der europäischen Bevölkerung Afrikas zu erlangen. Eine verhältnißmäßig genaue Statistik liegt nur über die deutschen Kolonien Afrikas vor.

1. Deutsch-Afrika.

Nach der Reichsdenkschrift über 1898 bis 1899 waren vorhanden:

	Weiße	Deutsche	Deutsche Firmen	Franzosen	Engländer
Togo	118	107	12	2	3
Kamerun	425	348	9	—	36
Südwestafrika	2872	1879	59	—	593
Ostafrika	1090	881	22	21	38
		3215			

Man sieht, daß die deutsche Bevölkerung im Vergleich zur englischen und französischen bei Weitem überwiegt.

2. Britisch-Afrika.

a) Sierra Leone — einzelne deutsche Firmen.

b) Goldküste. Ehemalige deutsche Interessen zur Zeit des Großen Kurfürsten Friedrich Wilhelm. Er errichtete hier im Jahre 1682 die Plätze Groß-Friedrichsburg, Accada, Taccarary, Taccrama, welche im Jahre 1717 an Holland fielen und heute englisch sind.

c) Lagos. Große Anzahl deutscher Firmen. Im Jahre 1893 waren 150 Weiße vorhanden, unter denen 81 Engländer, 34 Deutsche, 18 Franzosen, 8 Nordamerikaner, 4 Italiener gezählt wurden.

d) Nigerküste: Geringe Anzahl Deutscher. Vorherrschen der Engländer. Das Monopol der Royal Niger Company unterdrückt hier die fremde Konkurrenz. Es ist sehr beachtenswerth für unsere Kolonialpolitik, was der englische Schriftsteller Lucas über die Bildung dieser Company schreibt: „Dem wachsenden fremden Einfluß gegenüber vereinigten im Jahre 1879 alle englischen Firmen, welche im Nigergebiet Handel trieben, ihre Mittel und Anstrengungen, indem sie eine große Gesellschaft unter dem Namen „United oder National African Co." bildeten. Diese Vereinigung war ein Theil und nicht ein kleiner Theil der neuen europäischen Bewegung in Afrika."

e) Britisch-Südafrika und Transvaal: Im Jahre 1893 wurde die weiße Bevölkerung der Kapkolonie mit 376 987 angegeben, darunter mit 6549 Deutschen, 38 000 Engländern, 343 Franzosen, 988 Nordamerikanern. Die Zahl der Deutschen wurde hierbei entschieden zu gering angeschlagen, weil die englisch redenden Deutschen von der englischen Statistik vielfach als Engländer gerechnet werden. Wieviele von diesen Deutschen noch reichsdeutsch sind, ist schwer zu sagen. Ein großer Theil von ihnen wird uns verloren gegangen sein und kommt dem Afrikander-Element zu gute.

Daß Deutschland an der Bevölkerung Südafrikas seit Jahrzehnten sogar bis ins vorige Jahrhundert hinein einen beträchtlichen Antheil gehabt hat, geht aus der Geschichte Südafrikas hervor. Dieses deutsche Blut ist dem deutschen Vaterlande unwiederbringlich verloren.

Schon im Jahre 1678 wurden deutsche Kolonisten als Ansiedler in Südafrika von der damaligen holländischen Regierung begünstigt. Im Jahre 1780 war das deutsche Element schon so stark, daß es sich eine eigene Kirche bauen und einen eigenen Geistlichen halten durfte.

Im Jahre 1785 brachte der holländische Gouverneur neben Schweizer auch eine beträchtliche Zahl deutscher Söldner nach Kapstadt.

1794 kam der erste deutsche Missionar nach Südafrika, dem dann eine große Reihe deutscher Missionare gefolgt ist. Heute beträgt die Anzahl der deutschen Missionare in ganz Südafrika bereits 170.

Im Jahre 1806 hatte der holländische Gouverneur General Janssen unter seinen Truppen ein Bataillon deutscher Söldner.

1857 brachte die englische Regierung von der 9000 bis 10 000 Mann starken deutschen Legion, welche für England im Krim-Krieg gegen Rußland gefochten hatte, 2300 als Emigranten nach Südafrika. Sie wurden in den östlichen Theilen der Kapkolonie (East London, King Williams Town) angesiedelt. Da nur einige von ihnen von ihren Frauen begleitet waren, schlug Sir George Grey vor, eine große Anzahl deutscher Mädchen nach der Kapkolonie zu bringen. Diese Maßnahme wurde damals von der englischen Regierung für politisch unklug gehalten. Es wurden deshalb englische und irische Mädchen hingebracht, und 1000 Mann der deutschen Emigranten nach Indien übergeführt, um zu verhüten, daß in Südafrika ein Neudeutschland entstehe.

Schon vorher, in den Jahren 1848 bis 1852, war eine ganze Reihe deutscher Familien durch Vermittelung einer Bremer Firma nach Natal eingewandert, wo sie sich wenige Meilen von Durban niederließen.

Daß die Bevölkerung von Transvaal zu einem großen Theile deutscher Abstammung ist, hat der Präsident Krüger seinerzeit, als er zum Besuche in Berlin war, selbst zugegeben. Im Jahre 1893 betrug die Zahl der wirklichen Deutschen 4000, die der Engländer 18 000, die der wirklichen Holländer 3000. In diesen Zahlen darf die Zahl der Deutschen auf Kosten der Engländer wieder höher angesetzt werden.

f) Britisch-Centralafrika.

Von den 8 Hauptfirmen in Blantyre waren 2 deutsch, 6 englisch. Im Jahre 1896 befanden sich hier 289 Europäer, davon 13 Deutsche, 259 Engländer, 8 Holländer.

g) Sansibar.

6 deutsche Firmen. Von den Europäern 30 bis 40 Dentsche, 100 Engländer, 10 bis 15 Franzosen, 10 bis 15 Italiener.

h) Aegypten.

Gegen 45 deutsche Firmen (einige 20 in Kairo, 18 in Alexandrien, 3 in Port-Said, 1 Suez).

Ferner eine große Anzahl kleiner deutscher Firmen.

Die Anzahl der Deutschen ist beträchtlich (in Kairo allein 5 Restaurateure, ferner Buchhändler, kleinere Kaufleute, 3 Apotheker, Handwerker, Aerzte, Zahnärzte, Masseure, Hebammen, 1 Architekt, in Alexandrien ebenfalls eine große Reihe Handwerker, einige Schankwirthe, etwa 20 Ingenieure, 8 Aerzte, 1 Apotheker).

3. Französisch-Afrika.

a) Tunis: 5 deutsche Handelshäuser, 1 Bankhaus.

b) Dahomey: einige deutsche Firmen.

c) Congo français: 1 deutsche, 2 englische, einige französische Firmen.

Für die übrigen französischen Kolonien liegen keine Zahlen vor.

4. Portugiesisch-Afrika.

a) Guinea Bissao: 2 deutsche, 3 französische Häuser. Hauptgeschäft in den Händen der Deutschen.

b) Ostafrika: mehrere deutsche Handelshäuser. Größere Anzahl Deutsche (Kaufleute, Gastwirthe, Handwerker, kaufmännische Angestellte). In Beira betrug die Einwohnerzahl 1898 4855, wovon

38 Deutsche, 191 Engländer, 85 Franzosen, 24 Oesterreicher, 44 Italiener, 665 Portugiesen.

5. Liberia.

9 deutsche Firmen, 36 deutsche Reichsangehörige.

6. Marokko.

16 deutsche Handelshäuser, 2 deutsche industrielle Anlagen. Weitere Zahlen fehlen.

Aus dem Umstand, daß über den deutschen Antheil an der europäischen Bevölkerung in Afrika so wenig gesagt worden ist, darf nicht der Schluß gezogen werden, daß in den übrigen Theilen Afrikas nicht ebenfalls Deutsche existiren.

Schon aus den obigen Betrachtungen geht hervor, daß den klimatischen Zonen entsprechend in Südafrika der größte Theil der deutschafrikanischen Bevölkerung sich befindet, welche sich daselbst heute auf mindestens 20 000 belaufen wird. Gegen die deutsche Bevölkerung in Südafrika ist die deutsche Bevölkerung in den eigenen deutschen Kolonien mit 3215 Köpfen klein zu nennen. Es ergiebt sich ferner, daß Deutsche in allen Theilen Afrikas zu finden sind und sowohl nach Zahl als auch nach Stellung einen sehr beachtenswerthen Theil der europäischen Bevölkerung Afrikas ausmachen.

Schlußbetrachtung.

Aus der vorliegenden Abhandlung geht hervor, daß Deutschlands Interessen mit Afrika eng verflochten sind und sich auf den ganzen Kontinent vertheilen.

An der Afrikaforschung hat Deutschland nächst Großbritannien den größten Antheil. An der Missionsthätigkeit ist Deutschland mit zwei Dritteln betheiligt. Die deutsche Schifffahrt und der deutsche Handel spielen neben der britischen Schifffahrt und dem britischen Handel die Hauptrolle, das in Afrika angelegte deutsche Kapital von mehr als einer Milliarde wird nur von dem englischen und französischen Kapital übertroffen, und die deutsche Bevölkerung läßt sich bereits zu Tausenden zählen.

Im Verhältniß zu dieser deutschen Interessenbasis ist unser deutscher Kolonialbesitz in Afrika klein zu nennen im Vergleich zu den französischen und den englischen Interessen und dem Verhältniß zu ihren Kolonien. Sowohl Großbritannien wie Frankreich haben in Afrika in den letzten zwanzig Jahren eine sehr weise Kolonialpolitik mit großen, weiten Zielen geführt, durch welche sie sich genügend großen politischen Besitz gesichert haben.

Von Algerien abgesehen, besitzt der Handel Frankreichs mit dem gesammten übrigen Afrika, wie wir gesehen haben, einen Werth von rund 169 Millionen Mark und ist nicht so groß wie der deutsche Handel, dessen Werth nach der amerikanischen Statistik 165 Millionen Mark beträgt, aber aus Gründen, die oben angegeben worden sind, viel höher, mindestens auf 170 Millionen Mark, geschätzt werden muß. Der große Unterschied zwischen Deutschland und seinen beiden Rivalen, Großbritannien und Frankreich, liegt darin, daß der Schwerpunkt des Handels bei den letzteren beiden im eigenen Kolonialbesitz, bei uns aber **außerhalb** des eigenen Kolonialbesitzes liegt. Der große Unterschied zwischen Frankreich und Großbritannien ist der, daß ersteres seinen Handel durch Differenzialzölle in seinen eigenen Kolonien besonders schützen muß, während Großbritannien überall in seinen Kolonien die freie Konkurrenz zuläßt. Letzteres schützt seine Interessen indirekt durch Bildung großer nationaler Vereinigungen mit reich ausgestatteten Monopolen, der sogenannten Chartered Companies, von denen in

Afrika drei existiren: die Royal Niger Co., die Imperial East Africa Co. und die British South Africa Co.

Der englische Schriftsteller Lucas schreibt über diese Chartered Companies: „Die Aufgabe der Chartered Companies ist die, den Nationen voranzugehen in Ländern, die noch nicht reif sind für direkte europäische Herrschaft; daselbst zu erforschen, Handel zu treiben, in einfacher und geschickter Weise zu verwalten und den Weg für eine eigentliche staatliche Administration vorzubereiten. Sie haben in letzter Zeit ein neues Leben in Afrika hervorgerufen, und hier sind unter andern die Royal Niger Co., die Imperial East Africa Co. und die British South Africa Co. keine unwürdigen Nachfolger der großen historischen Gesellschaften der Vergangenheit."

Im Gegensatz zu Großbritannien und Frankreich wird Deutschlands Handel in Afrika noch nicht in dem Maße geschützt, wie er es zu seiner Erhaltung und weiteren Förderung dringend nöthig hat. Die kürzlich stattgefundene Beschlagnahme deutscher Schiffe in Ostafrika durch britische Kriegsschiffe lenkt heute unsere Aufmerksamkeit ganz besonders auf diesen Punkt.

Allein schon in der Thatsache, der politische Besitzer eines Landes zu sein und die Verwaltung in den Händen zu haben, liegt ein Schutz der eigenen Interessen. Es wird dies in vielen administrativen Anordnungen, sogar bei der Rechtspflege, zum Ausdruck kommen. Die Richter fremder Staaten mögen noch so unparteiisch sein, die Rechtsprechung erhält immer eine nationale Färbung, die noch erhöht wird, wenn es sich um den Widerstreit nationaler und fremder Interessen handelt. Den eigenen Interessen einer Nation wird deshalb nur im eigenen Lande, im eigenen Kolonialgebiet am besten gedient.

Nachdem der Besitz Afrikas bereits politisch aufgetheilt ist, ist vorläufig auf Erweiterung unseres politischen Besitzes in Afrika und damit auf Vergrößerung unserer Landmacht sowie Vergrößerung unserer eigenen Verwaltung und Gerichtsbarkeit zum Schutze der deutschen Interessen nicht zu hoffen. Um so mehr aber stellt es sich als eine **unabweisbare** Forderung hin, daß wir uns zum Schutze unserer über ganz Afrika vertheilten und unter fremder Flagge engagirten Interessen eine **starke Flotte** schaffen. Nächst Großbritannien ist es in erster Linie Deutschland, dessen Interessen über den ganzen Erdball vertheilt und verzettelt sind.

In Afrika im Besonderen bestätigt sich diese Thatsache. Zum hinreichenden Schutze dieser weit ausgedehnten Interessen bedürfen wir eines **beweglichen Schutzmittels**, das sich den weit verzweigten Interessen am besten anpassen kann, **nämlich einer starken Flotte**, mit der jede andere Macht im Falle eines Krieges ernstlich zu rechnen hat.

Ein Jahrhundert der Dampfschifffahrt.

Erfindung und Anfänge.

Das verflossene Jahrhundert, welches vielfach mit Recht als das Jahrhundert des Dampfes bezeichnet wird, umfaßt von den ersten Anfängen an alle bedeutungsvollen Stadien, welche die Entwickelung der Dampfschifffahrt von dem ersten dauernd in Betrieb gehaltenen Dampfboot der Fluß- und Küstenschifffahrt bis zu den modernen, die Ozeane durchquerenden Schnelldampfern der Handels- und Kriegsmarine zu verzeichnen hat. Es sind gerade 100 Jahre verstrichen, daß der erfindungsreiche und geniale Amerikaner Robert Fulton, nachdem er mit seinem Taucherboot und den von ihm konstruirten unter Wasser explodirenden Bomben, den sogenannten Torpedos, weder bei dem französischen Direktorium noch bei der englischen Admiralität Anklang gefunden hatte, auf Anregung seines Landsmannes Livingstone seine Gedanken dem Bau von Dampfschiffen zuwandte. Fultons Hauptbestrebungen zielten bei allen seinen Unternehmungen dahin, das Meer zum Gemeingut aller Nationen zu machen; sein Wahlspruch lautete: „The liberty of the sea will be the happiness of the earth.“ Schon im Jahre 1807 machte das von Fulton erbaute Raddampfschiff „Clermont“, zu welchem die englische Maschinenfabrik von Bulton & Watt eine eingliedrige Niederdruckmaschine geliefert hatte, seine ersten Fahrten auf dem Hudson-Fluß von New-York nach Albany mit einer Geschwindigkeit von vier Knoten und blieb seit dieser Zeit dauernd in Betrieb.

Gegenüber diesen amerikanischen Erfolgen konnte man in Europa und vor Allem in England nicht gleichgültig bleiben. Im Jahre 1811 erbaute der schottische Mechaniker Bell das Radschiff „Comet“, das erste brauchbare Dampfboot der alten Welt; es begann im Jahre 1812 seine ersten Fahrten und vermittelte mehrere Jahre den Verkehr zwischen Glasgow und Greenock. Und so fand die Dampfschifffahrt nach diesen bahnbrechenden Leistungen in den wichtigsten Kulturländern bald rasche Verbreitung, insbesondere für den Verkehr auf den

Flüssen und an den Küsten. Die Schaufelräder kamen zunächst allein zur Anwendung, auch das erste Seedampfschiff, welches den Ozean durchkreuzte, wurde durch Schaufelräder getrieben. Dieses Schiff, die „Savannah“, legte im Jahre 1818 die Fahrt von Savannah nach Liverpool in 26 Tagen zurück, wobei für ein Drittel der Zeit noch die Segel zu Hülfe genommen werden mußten.

Die Schiffsschraube.

Erst die Erfindung der Schiffsschraube durch den Oesterreicher Ressel im Jahre 1829 und die erfolgreichen Fahrten des von dem Farmer Smith auf Veranlassung der englischen Admiralität im Jahre 1839 erbauten größeren Schraubendampfers „Archimedes“, sowie die Infahrtnahme des von dem schwedischen Kapitän Ericson in Amerika mit besonderem Schraubenradpropeller erbauten Dampfbootes „Robert Stockton“ sicherten die Einführung der Dampfschifffahrt. Unablässig erforderten die bedeutenden Umwälzungen im Schiffbau und die steten Fortschritte in der Konstruktion und dem Bau der Schiffsmaschinen sowie die Bestrebungen, die neuen Propeller leistungsfähiger zu gestalten, die Erfindungskraft genialer und zielbewußter Konstrukteure sowie den rastlosen Fleiß praktisch geschulter Ingenieure, um die anfänglichen Unvollkommenheiten der Technik zu überwinden und den Bau von Dampfschiffen auf diejenige Höhe zu bringen, auf welche das zur Neige gegangene Jahrhundert mit Recht stolz sein kann. Wer hätte es ahnen können, daß die seinerzeit Aufsehen erregenden Fahrten des „Clermont“ mit der geringen Geschwindigkeit von 4 Knoten von den heutigen Torpedobootszerstörern um fast das neunfache der Geschwindigkeit übertroffen werden sollten und daß die Durchquerung des Ozeans, zu der die „Savannah“ 26 Tage brauchte, zur Zeit in 5 Tagen mit dem Schnelldampfer „Kaiser Wilhelm der Große“ möglich werden würde.

Die überseeischen Dampfergesellschaften und die Wirkung ihrer Konkurrenz auf die Entfaltung der Technik.

Die Entwickelung der Dampfschifffahrt nahm, nachdem die Schaufelräder sowie die Schiffsschraube sich als Propeller bewährt hatten, einen merklichen Aufschwung und führte sehr bald

zur Gründung von größeren Dampfergesellschaften. So entstand als erste Dampfschifffahrtsgesellschaft im Jahre 1825 in London die General Steam Navigation Company, welche eine regelmäßige Fahrt zwischen England und dem Kontinent einrichtete. Es folgten dann im Jahre 1836 die Peninsular & Oriental Steam Navigation Company, welche einen Verkehr zwischen England und Ostindien herstellte, sowie die Great Western Steamship Company und die Cunard-Linie, deren Schiffe zuerst unter alleiniger Verwendung von Dampfkraft den transatlantischen Ozean durchkreuzten. Zwischen letzteren beiden Dampferlinien entspann sich sehr bald ein lebhafter Wettbewerb, welcher für die Entwickelung des Dampfschiffbaues von großer Bedeutung werden sollte. Während die erstere Gesellschaft mit dem Raddampfer „Great Western" von etwa 2500 Tonnen Deplacement und einer von Maudslay erbauten Maschine von 400 nominellen Pferdestärken bereits im Jahre 1837 die Fahrten aufgenommen hatte, begann die Cunard-Linie ihren regelmäßigen Dienst im Jahre 1840 mit vier hölzernen Raddampfern von rund 2000 Tonnen Deplacement. Dieselben besaßen eine von Robert Napier erbaute Seitenhebelmaschine von 710 indizirten Pferdekräften mit Labyrinthkesseln von 0,9 Atmosphären Dampfspannung, welche dem Schiff eine Geschwindigkeit von 8½ Knoten gab, so daß die Ueberfahrt rund 15 Tage dauerte. Der Kohlenverbrauch der Niederdruckmaschinen betrug etwa 2¼ kg pro indizirte Pferdekraft, so daß pro Tag 38,4 Tonnen Kohlen und für die ganze Ueberfahrt 570 Tonnen gebraucht wurden. Es verblieb daher den Schiffen nur eine Ladefähigkeit von etwa 225 Tonnen.

Dem „Great Western" folgte bereits im Jahre 1844 der nach den Plänen Brunels bei Patterson in Bristol erbaute „Great Britain", das erste Schraubenschiff für die große Fahrt und das erste größere aus Eisen erbaute Seeschiff. Das Deplacement war bereits auf 3500 Tonnen gesteigert. Die beiden Maschinen von je 500 Pferdestärken trieben mittelst Kettenübertragung die Schraubenwelle an und gaben dem Schiffe eine Geschwindigkeit von 9½ Knoten. Schon auf seiner vierten Reise strandete der „Great Britain" im Jahre 1846 an der Küste von Irland und brachte die Great Western Company zur Auflösung. Nachdem dann später auch die in den Jahren 1850 bis 1858 thätig gewesene amerikanische Collins-Linie dem kostspieligen Wettbewerb mit der Cunard-Linie unterlegen

war, blieb die Cunard-Linie lange Zeit hindurch Herrin der Lage.

Der Great Eastern.

Fast zu gleicher Zeit kam **Brunel** auf den Gedanken, nachdem die Handelsbeziehungen zwischen England und Ostindien sich stetig entwickelt hatten, durch Erbauung eines Riesenschiffes eine Verbindung zwischen diesen Ländern herzustellen. Das Schiff wählte er so groß, daß es im Stande war, den ganzen Kohlenvorrath für diese Reise und zurück aufzunehmen. Als Material wählte **Brunel** Eisen, da der „Great Britain“ durch seine zweifache Strandung einen glänzenden Beweis für die große Widerstandsfähigkeit und Brauchbarkeit des Eisens als Baumaterial für Schiffe geliefert hatte, während er für die Konstruktion des Schiffsrumpfes die im Jahre 1850 vollendete Britannia-Brücke zum Vorbild nahm. Und so wurde im Jahre 1852 auf der Werft von **Scott Russel** in Millwall bei London der „Great Eastern“ auf Stapel gesetzt. Dieses Riesenschiff besaß bei einer Länge von 207,25 m, einer Breite von 25,15 m und einem Tiefgang von 9,14 m ein Deplacement von 27 400 Tonnen. Als Propeller dienten zwei Schaufelräder und eine Schraube zugleich. Die letztere wurde durch eine viercylindrige liegende Maschine von 4000 Pferdekräften getrieben, während die Schaufelräder durch eine oscillirende viercylindrige Maschine von 3700 Pferdekräften bewegt wurden. Das Schiff erzielte auf seinen ersten Fahrten im Jahre 1859 die damals sehr achtbare Geschwindigkeit von 14 Knoten. Der tägliche Kohlenverbrauch beider Maschinen stellte sich im Mittel auf 380 Tonnen. Die Kohlenbunker konnten 10 000 Tonnen Kohlen fassen, so daß also das Schiff 27 Tage dampfen konnte.

Der Bau des Riesenschiffes, welches noch jetzt als ein technisches Wunderwerk der Neuzeit gelten muß und einen wichtigen Markstein bildete für die Entwickelung des Eisenschiffbaues, legt ein glänzendes Zeugniß ab von der Thatkraft und dem konstruktiven Genie seiner Erbauer **Brunel** und **Scott Russel**. Andererseits sollte der finanzielle Mißerfolg, welcher theils in den damaligen wenig entwickelten Verkehrsverhältnissen, theils in den bedeutenden Betriebsunkosten an Kohlen und Personal begründet war, und das traurige Lebensschicksal der „Great Eastern“ ein warnendes Vorbild werden für

die damaligen Dampfschifffahrts-Gesellschaften, welche inzwischen durch Gründung neuer Gesellschaften und zwar der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Aktien-Gesellschaft und des Norddeutschen Lloyd in Deutschland, der Inman-Linie in England und der Compagnie Generale Transatlantique in Frankreich einen bedeutenden Aufschwung genommen hatten. Man ging wieder auf ein Deplacement von 5000 bis 6000 Tonnen zurück und blieb meist bei Längen unter 100 m; dagegen war man bestrebt, die Geschwindigkeit des „Great Eastern“ möglichst beizubehalten. Um jedoch den Betrieb ökonomischer zu gestalten und die Maschinen sparsamer arbeiten zu lassen, brach sich nunmehr das Bestreben Bahn, durch Erhöhung der Dampfspannung, Steigerung der Expansion der hochgespannten Dämpfe und Verbesserung der Kondensation zunächst den Kohlenverbrauch herabzumindern und ferner durch den Uebergang zum Eisenschiffbau den Schiffsrumpf solider und zugleich leichter herzustellen und hiermit an Ladefähigkeit zu gewinnen.

Die Expansionsmaschinen und ihre Bedeutung.

Die Bestrebungen, durch eine Steigerung der Expansion des Dampfes einen besseren Wirkungsgrad der Maschine zu erzielen, beginnen schon Ende des 18. Jahrhunderts. Die erste Maschine dieser Art war eine im Jahre 1781 von Hornblover konstruirte, einfach wirkende Wasserhebungsmaschine, bei welcher der Kesseldampf in einen kleinen Hochdruckcylinder trat, hier expandirte und dann in einen größeren Niederdruckcylinder gelangte, um in demselben noch weiter durch Expansion Arbeit zu verrichten. Nach gleichem Prinzip erbaute dann Woolf im Jahre 1804 eine doppelt wirkende, zweifache Expansionsmaschine, bei welcher der im Hochdruckcylinder verbrauchte Dampf direkt in den Niederdruckcylinder überströmte, um schließlich im Einspritzkondensator niedergeschlagen zu werden. Bei diesen sog. Woolfschen Maschinen wirkten entweder beide Kolben auf eine Kurbel vereinigt oder jeder Kolben trieb eine Kurbel, welche dann um 180° gegeneinander versetzt waren. Da auf diese Weise beide Kolben stets gleichzeitig auf dem todten Punkt standen, so zeigten die Woolfschen Maschinen eine geringere Gleichförmigkeit des Ganges wie die einfachen Expansionsmaschinen und waren mit Bezug auf Manövrirfähigkeit diesen unterlegen. Man suchte daher für Schiffs-

maschinen die Woolfsche Maschine derartig umzugestalten, daß die Kolben der nebeneinander angeordneten Cylinder je eine besondere Kurbel bewegen, welche, wie bei den Zwillingsmaschinen, um 90° gegeneinander versetzt sind. Um jedoch eine gleichmäßige und vortheilhafte Dampfvertheilung zu erzielen, mußte zwischen beiden Cylindern eine Zwischenkammer, der sog. Receiver, eingeschaltet werden. Der Erste, welcher diesen Gedanken in die That umsetzte, war Gerhard Moritz Roentgen, von Geburt ein Deutscher. Derselbe baute bereits im Jahre 1826 zu Fijenoord in Holland die aus England bezogenen Hochdruckmaschinen der Raddampfer „James Watt" und „Herkules" nach dem Verbundsystem um. Die günstigen Ergebnisse dieser Umbauten veranlaßten dann Roentgen im Jahre 1834 ein Patent auf eine Hoch- und Niederdruckmaschine sowohl in Frankreich als auch in England zu nehmen. Da in letzterem Lande das Patent auf den Namen seines Agenten Ernst Wolf ausgeschrieben wurde, so galt Wolf bis vor etlichen Jahren als Erfinder der Verbundmaschine. In der Patentschrift ist in kurzen Zügen nicht nur eine Beschreibung einer zweicylindrigen Verbundmaschine mit zwei unter 90° gegeneinander versetzten Kurbeln und Zwischenkammern enthalten, Roentgen weist sogar schon auf eine mehrfache Expansionsmaschine hin und empfiehlt noch besonders die Anwendung eines hohen Kesseldrucks sowie von Dampfmänteln an den Cylindern, ein Beweis, mit wie durchdringendem Scharfsinn er bereits die heutigen Bestrebungen des Dampfmaschinenbaues vorausgesehen hatte. Obwohl Roentgen eine Anzahl von Verbundmaschinen für Raddampfer konstruirte und in Fijenoord erbaute — unter Anderem lieferte er auch für die Gutehoffnungshütte zu Sterkrade, deren technischer Beirath er war, den ersten Entwurf zu einer Verbundmaschine mit oscillirenden Cylindern —, so wurden sein Wirken und seine Erfolge doch nur wenig bekannt. Ein ähnliches Schicksal hatte zu gleicher Zeit der bekannte Erfinder Ericson mit seinem Oberflächenkondensator, den er im Jahre 1829 in Seraing für eine Schiffsmaschine und Kesselanlage mit Unterwindgebläse entwarf. Fast 9 Jahre später wandte Samuel Hall für die Maschine des Dampfers „Wilkenforce" einen Oberflächenkondensator an und erhielt im Jahre 1840 hierauf ein Patent. Nach diesen Vorarbeiten war es dann im Jahre 1858 John Elder in Glasgow vorbehalten, durch Kombinirung der Roentgenschen Verbundmaschine mit dem

Oberflächenkondensator von Hall bei einer Steigerung der Dampfspannung auf 4 Atmosphären eine ökonomische und praktische Schiffsmaschine zu erbauen, welche fortan als Compoundmaschine bezeichnet und alsbald von den englischen Rhedereien allgemein eingeführt wurde. Erzielte doch die Compoundmaschine gegenüber einer einfachen mit Oberflächenkondensation versehenen Expansionsmaschine eine Kohlenersparniß von etwa 30 pCt. Hiermit war der Weg gewiesen, auf welchem die weitere Entwickelung des Schiffsmaschinenbaues mit Erfolg vorwärts schreiten konnte. Die nur für Dampfspannungen bis zu 3 Atmosphären geeigneten Kofferkessel mußten den Oval- und Cylinderkesseln weichen, und als im Jahre 1874 John Elder zum Bau einer dreifachen Expansionsmaschine für den Dampfer „Propontis“ überging, wählte er als Dampferzeuger bereits einen Wasserrohrkessel von Rowan & Huston mit 11 Atmosphären Arbeitsdruck. Doch die Kessel bewährten sich nicht und mußten durch Cylinderkessel mit 7 Atmosphären Druck ausgetauscht werden. Und so kam erst die dreifache Expansionsmaschine durch Kirk im Jahre 1881 zur allgemeinen Einführung, nachdem die Maschine des Dampfers „Aberdeen“ mit aus Stahl erbauten Cylinderkesseln von 9 Atmosphären Dampfspannung zufriedenstellende Resultate ergeben hatte. Der Kohlenverbrauch, welcher bei der gewöhnlichen Niederdruckmaschine 2,25 kg pro indizirte Pferdestärke betrug, konnte durch die Fortschritte des Maschinenbaues für die einfache Expansionsmaschine mit Oberflächenkondensation auf 1,2 kg pro Pferdestärke und für die Compoundmaschine auf 0,85 kg verringert werden, während die dreifache Expansionsmaschine bei Steigerung des Dampfdruckes auf 10 bis 12 Atmosphären mit dem Kohlenverbrauch sogar bis auf 0,65 kg pro Pferdestärke hinunterging. Die bedeutenden wirthschaftlichen Erfolge der dreifachen Expansionsmaschine gegenüber der Compoundmaschine führten dann Ende der achtziger Jahre noch zu weiteren Steigerungen der Dampfspannung bis zu 16 kg/qcm Ueberdruck und zum Bau von vierfachen Expansionsmaschinen. Die mit diesen Maschinen erzielten Vortheile waren jedoch nicht so erheblich, um die Nachtheile der hohen Dampfspannungen für den Maschinenbetrieb und die größere Komplikation der Maschinenanlage aufzuwiegen. Die vierfache Expansionsmaschine ist daher meist dort zur Anwendung gekommen, wo es sich darum handelte, eine vorhandene Compoundmaschine bei Er-

neuerung der Kessel zur Verringerung des Kohlenverbrauchs umzubauen.

Resultate der technischen Fortschritte.

Dieser Fortschritt in der Entwickelung der Dampfschifffahrt läßt sich erst in seiner ganzen Tragweite ermessen, wenn man den wirthschaftlichen Effekt berechnet, welchen die Einführung der mehrfachen Expansionsmaschinen in Verbindung mit der Steigerung der Dampfspannung, sowie die Verwendung von Eisen und später Stahl zum Schiffbau mit sich brachten. Abgesehen davon, daß die Betriebskosten der Dampfschiffe durch die Kohlenersparnisse erheblich geringer ausfielen, so konnte der Kohlenvorrath des Schiffes für die Reise erheblich herabgesetzt werden, und dieses Maß kam der Ladefähigkeit des Schiffes zu gute. Und so brachte die moderne Schiffsmaschine dem Rheder, im Besonderen für Frachtdampfer, neben den Ersparnissen an Betriebsmaterial beachtenswerthe Mehreinnahmen an Frachten durch die Vergrößerung der Ladefähigkeit. Wenngleich für die transatlantischen Passagierdampfer der Frachtverkehr mehr in den Hintergrund tritt, so giebt doch die nachstehende Tabelle, welche nur Schiffe der Cunard-Linie als der ältesten Amerika-Linie aufweist, ein übersichtliches Bild über diese Verhältnisse.

	Britania 1840	Persia 1856	Gallia 1879	Umbria 1884	Campania 1893
Deplacement . . . . t	2000	5700	6800	10 500	15 300
Kohlengewicht für eine Reise Liverpool—Newyork	570	1400	836	1 900	2 900
Ladung	224	750	1700	1 000	1 620
Passagiere	115	250	320	1 225	1 700
Maschinenleistung, Ind. Pff.	710	3600	5000	14 500	30 000
Propeller	Rad	Rad	1 Schraube	1 Schraube	2 Schrauben
Art der Maschine . .	Niederdruck	Niederdruck	Compound	Compound	3 fache Expansion
Dampfdruck kg/qm	0,63	2,32	5,27	7,73	11,6
Kohlenverbrauch pro Stunde und Ind. Pff. . . . . . . kg	2,25	1,7	0,85	0,85	0,67
Schiffsgeschwindigkeit in Knoten	8,5	13,1	15,5	19,0	22,0

Dampfschiff und Kriegsmarine.

Die Einführung der Dampfschifffahrt in die Kriegsmarine vollzog sich anfangs, solange es nur Radschiffe gab, sehr langsam und zögernd, da die Schaufelräder sich für die Linienschiffe mit hohem Freibord wenig eigneten und überdies in der Breitseite des Schiffes den wichtigsten Platz zur Aufstellung von Geschützen in Anspruch nahmen. Die Raddampfer fanden daher vorzugsweise als Avisos Verwendung. Erst die Einführung der Schiffsschraube schuf hierin Wandel, da einestheils die Schraube unter der Wasserlinie gegen feindliche Geschosse geschützt angeordnet werden konnte, anderentheils die Aufstellung der Maschinen und Kesselanlage auf den großen Linienschiffen keine Schwierigkeiten bot. Trotzdem kostete es in England viele Anstrengungen und kostspielige Versuche, ehe es im Jahre 1845 gelang, ein Schraubenlinienschiff in Dienst zu stellen. Die Franzosen waren mit Einführung der Dampfkraft etwas zurückhaltender; dafür war aber auch das nach den Plänen von Dupuy de Lôme mit einer Maschine von Moll in Indret in den Jahren 1848 bis 1852 erbaute Schraubenlinienschiff „Napoleon" ein voller Erfolg, so daß alsbald weitere Schraubenlinienschiffe in Bau gegeben wurden. Doch erst mit dem Beginn des Baues von Panzerschiffen im Jahre 1858 kam die Dampfkraft in der Kriegsmarine zu vollen Geltung. Zwar wurde zunächst auf allen Kriegsschiffen einschließlich der Panzerschiffe die bisherige Takelage beibehalten, trotzdem die Schiffe fast alle mit einer Schraubenschiffsmaschine ausgestattet wurden; auf den Kreuzern fand dieselbe meist nur als Hilfskraft Verwendung, und die Schrauben wurden derart in besonderen Brunnen gelagert, daß sie beim Segeln aus dem Wasser gehoben werden konnten. Da der Kohlenverbrauch und das Kohlenfassungsvermögen bei der vorhandenen Segelkraft noch keine bedeutende Rolle spielte, so blieb man in der Kriegsmarine längere Zeit bei der einfachen Expansionsmaschine mit Oberflächen-Kondensation und Kofferkesseln stehen, als bereits die Compoundmaschinen ihren Siegeslauf begonnen hatten. Erst als man beim Bau der Thurmschiffe dazu überging, von der Takelage allmählich Abstand zu nehmen, trat auch bei den Kriegsschiffen das Bedürfniß nach einer besseren Oekonomie der Schiffsmaschine auf, um den Aktionsradius des Schiffes möglichst auszudehnen. Während man in Frankreich lange Zeit hindurch die Woolfsche Maschine bevorzugte, fand in England

schon Anfang der 70er Jahre die Compoundmaschine mit einer Kesselspannung von fünf bis sechs Atmosphären Eingang. Eine weitere Steigerung der Dampfspannung hielt man für einen Gefechtsfall zunächst bedenklich, und so waren die Compoundmaschinen derart eingerichtet, daß bei der Herabsetzung des Dampfdrucks für das Gefecht auch die Niederdruckcylinder direkten Dampf erhielten, so daß die Maschinenleistung durch die Herabsetzung des Dampfdruckes nicht beeinträchtigt wurde.

Während anfänglich der Kohlenverbrauch bei der Kriegsmarine nicht die Rolle spielte wie bei den Handelsdampfern, so trat dafür allmählich beim Bau der Kriegsschiffe die Gewichtsfrage in den Vordergrund. Durch die stetig sich steigernden Anforderungen zur Vermehrung der Offensiv- und Defensivstärke der Panzerschiffe, sowie durch die Erhöhung der Geschwindigkeit der Kreuzer und später der Torpedofahrzeuge wurde es unbedingt nothwendig, nicht allein das Gewicht des Schiffskörpers, sondern auch das der Maschinen- und Kesselanlage nach Möglichkeit einzuschränken.

Das Stahlschiff und die Bestrebungen nach Gewichtsersparniß.

Die Gewichtsersparnisse, welche der Uebergang vom Holz- zum Eisenschiffbau für den Bau des Schiffsrumpfes mit sich brachte und welche sich auf 25 bis 30 pCt. beliefen, konnten nach Einführung des weichen Stahls für den Schiffbau um weitere 10 bis 20 pCt. gegenüber dem Eisen gesteigert werden. Das Verdienst, den Stahl zum Schiffbau im größeren Umfange eingeführt zu haben, gebührt den Franzosen, welche bereits Anfang der 70er Jahre Schiffe aus weichem Stahl (Siemens-Martin-Flußeisen) erbauten, nachdem durch Martin mit Hilfe des Siemens-Gasofens die Erzeugung von Flußeisen eingeführt war. In England und Deutschland kam der weiche Stahl erst Anfang der 80er Jahre für den Schiffbau allgemein in Aufnahme, nachdem der Englische Lloyd im Jahre 1878 den weichen Stahl zum Bau von Schiffen sowie von Schiffskesseln zugelassen hatte und zwar unter Festsetzung einer Materialstärkenreduktion von 20 pCt. für den Schiffskörper und von 25 pCt. für Kesselbleche. Die bei Verwendung von Stahl sich ergebenden Gewichtsersparnisse konnten nicht nur für den Kriegsschiffbau zur Steigerung des Gefechts-

werthes der Schiffe ausgenutzt werden, sie brachten auch für die Fracht- und Passagierdampfer durch Vergrößerung der Ladefähigkeit eine günstigere Rentabilität, so daß die Rheder die anfänglich höheren Materialpreise des weichen Stahls gegenüber dem bisherigen Schweißeisen bald herauswirthschaften konnten.

Verbesserungen der Maschinen.

Die Bestrebungen, die Gewichte der Maschinenanlage nebst Kessel zu verringern, gingen zunächst von anderen Gesichtspunkten aus, da man bei dem komplizirten und verantwortungsvollen Bau der Maschinen und Kessel Bedenken trug, die Dimensionen der Bautheile herabzusetzen und dementsprechend eine höhere Grenze für die zulässige Festigkeit des Materials festzulegen. Erst auf indirektem Wege, als die stete Steigerung der Dampfspannung für den Kesselbau die Anwendung von Materialien größerer Festigkeit und Dehnung verlangte, kam man dahin, auch für den Maschinenbau Materialien von hoher Festigkeit zu verwenden und gleichzeitig die Materialstärken entsprechend zu reduziren. Hierher gehört die Verwendung von Gußstahl und Phosphorbronze für Maschinentheile, wie Grundplatten, Cylinderdeckel und Cylinderständer, ferner von geschmiedetem Stahl und Tiegelstahl für Schrauben und Kurbelwellen, Pleuel- und Kolbenstangen, Säulen u. s. w. Whitworth stellte bereits im Jahre 1875 aus flüssig komprimirtem Stahl hohl geschmiedete Wellen her und erzielte hierdurch allein für die Schraubenwellen des Panzerschiffes „Inflexible" eine Gewichtsersparniß von 34 Tonnen. Und so zeigte sich im Schiffsmaschinenbau einestheils durch die Einführung hoher Dampfspannungen schon an sich, wodurch die Abmessungen der Dampfcylinder kleiner ausfielen, anderentheils durch die Reduktion der Materialstärken bei Verwendung widerstandsfähigen Materials ein merklicher Fortschritt mit Bezug auf Gewichtsersparnisse.

Erheblich günstiger gestalteten sich jedoch diese Verhältnisse, als man Anfang der 80er Jahre im Kriegsschiffbau dazu überging, die Kolbengeschwindigkeit und hiermit die Umdrehungszahl der Maschinen zu steigern und für den Kesselbetrieb künstlichen Zug einzuführen. Zur besseren Erläuterung mag auf nachstehende Formel hingewiesen werden:

$$Ni = \frac{D^2 \, {}^1/_4 \cdot v \cdot pm}{75},$$

worin Ni die indizirte Leistung der Maschine in Sekunden-Meterkilogramm, D den Durchmesser des Niederdruckcylinders, v die Kolbengeschwindigkeit in Metern pro Sekunde und pm den mittleren Dampfdruck im kg/qcm angiebt. Nachdem der Dampfdruck bis zu einer praktischen Grenze gesteigert war, lag es nahe, v zu erhöhen, um mit demselben Maschinengewicht eine größere Leistung zu erzielen. Da nun $v = \frac{2 \cdot S \cdot u}{60}$ ist, worin S den Kolbenhub in Metern und u die Umdrehungszahl der Maschine pro Minute angiebt, und der Kolbenhub bei den Kriegsschiffsmaschinen ihrer geschützten Lage unterhalb der Wasserlinie bezw. unterhalb des Panzerdecks wegen sehr beschränkt ist, 0,7 bis 1,1 m gegenüber 1,0 bis 1,8 m bei den Handelsdampfern, so war eine Steigerung von v nur durch Erhöhung von u möglich unter Berücksichtigung der Konstruktionsverhältnisse der Schraube. Man ging daher für Linienschiffe und große Kreuzer mit v bis zu 5 m pro Sekunde, bei u bis zu 140 und für Torpedofahrzeuge sogar bis auf v = 7,5 m und u = 400, während man bei den Schnelldampfern der Handelsmarine auf v = 4,5 m und u = 80 bis 100 m stehen blieb, da bei dieser die höchste Maschinenleistung während der ganzen Reise dauernd gehalten werden muß, während sie bei den Kriegsschiffen nur vorübergehend aufgenommen wird. Die erhöhte Umdrehungszahl erforderte für die Schiffsmaschinen eine Vergrößerung der Lagerflächen, um ein Warmlaufen der Lager zu verhüten. Andererseits konnte durch Einführung der dreifachen Expansionsmaschine in Verbindung mit der Dreikurbelanordnung die Gleichmäßigkeit des Ganges der Maschine sowie die durch dieselbe verursachten Vibrationen des Schiffes verbessert und dementsprechend die Beanspruchung der Schraubenwellen verringert werden, was naturgemäß Alles einer Gewichtsersparniß zu Hülfe kam.

Verbesserung der Kessel.

Während die Fortschritte bei der Konstruktion und dem Bau der Schiffsmaschinen allmählich und schrittweise sich Bahn brachen, brachte für die Schiffskessel die Einführung des künstlichen Zuges Anfang der 80er Jahre ohne Gewichtsvermehrung eine plötzliche Steigerung der Leistungsfähigkeit der Kessel und somit der Maschinenkraft und eine Umwälzung in dem Betrieb

derselben hervor. Der Gedanke, die Verdampfungskraft der Kessel durch künstliches Windgebläse zu steigern, kam, wie bereits oben erwähnt, durch den Schweden John Erikson, den späteren Erfinder des Schaufelradpropellers und der amerikanischen Monitors, im Jahre 1829 in einem in Seraing gefertigten Entwurf einer Schiffsmaschinenanlage mit Unterwind und Oberflächenkondensator zum ersten Mal zum Ausdruck. Eriksons Pläne scheiterten jedoch an den damaligen mangelhaften Kesselsystemen. Später wurde dieser Gedanke von dem genialen Roentgen wieder aufgenommen, als er in den Jahren 1839 bis 1840 für die Mosel Dampfschiffe mit geringem Tiefgang zu erbauen hatte. Um das Maschinengewicht möglichst einzuschränken, wandte Roentgen einen Lokomotivkessel mit eiserner Feuerbuchse und 62 Messingrohren an und versah denselben mit Unterwindgebläse, indem er von der Hochdruckkurbel einen Ventilator mittelst Riemenübertragung antreiben ließ. Die Cylinder der Verbundmaschinen wirkten auf getrennte, des zu ersparenden Gewichts wegen hohl ausgeführte Kurbelwellen, ein Beweis, mit welchem scharfsinnigen Blick Roentgen schon diejenigen Mittel zu Hilfe nahm, welche erst in den letzten Jahrzehnten zur Förderung des Schiffsmaschinenbaues zur Anwendung gelangen sollten. Obwohl dann in den 40er Jahren die Amerikaner den künstlichen Zug auf den Mississippi-Dampfern mit Erfolg verwandt hatten, so fand derselbe doch erst zu Anfang der 80er Jahre für die Schiffskessel der Seedampfer allgemeine Verbreitung. Bis dahin hatte man versucht, den Schornsteinzug und dementsprechend die Verbrennung auf dem Rost durch Schornsteingebläse zu steigern. Zunächst wurde der künstliche Zug zur Beschleunigung der Verbrennung und Verdampfung für Lokomotivkessel auf Torpedobooten von Thornycroft und Yarrow eingeführt, und es gelang, bei Steigerung des Winddrucks bis zu 150 mm Wassersäule für die Kesselanlage bedeutende Ersparnisse an Gewicht und Raum zu erzielen, so daß Thornycroft im Jahre 1877 mit dem Torpedoboot „Lightning“ von 27 Tonnen Deplacement und 460 indizirten Pferdestärken die bedeutende Geschwindigkeit von 18½ Knoten erreichen konnte. Für Torpedoboote ist seit dieser Zeit die Anwendung des Luftüberdrucks in den geschlossenen Heizräumen allgemein eingeführt worden, während für größere Schiffe und zwar zunächst für Kriegsschiffe zur Erhöhung ihres Gefechtswerthes der künstliche Zug erst in den Jahren 1882/83 zur

Anwendung gelangte, und zwar fast gleichzeitig in der französischen und englischen Marine. Die Versuche auf dem „Satellite" und „Conqueror" ergaben den Beweis, daß man durch einen mäßigen Luftüberdruck im Heizraum die Leistung der Cylinderkessel um etwa 30 pCt. steigern konnte. Seitdem ist in allen Kriegsmarinen der künstliche Zug zur weitesten Anwendung gelangt; man steigerte den Winddruck für Cylinderkessel bis auf 80 mm Wassersäule, für Lokomotivkessel auf 150 mm, so daß die Maschinenleistung bei forcirtem Zug diejenige bei natürlicher Luftzuführung um 60 bis 70 pCt. übertraf. Dieser Erfolg, welcher dazu führte, die Kesselanlagen im Verhältniß zur Maschinenleistung einzuschränken, war jedoch nur ein vorübergehender. Denn schon im Jahre 1889 wurde in der englischen Kriegsmarine den Schiffskommandos die Anwendung künstlichen Zuges mit höherer Windpressung im Heizraum als 12 mm Wassersäule bei den Cylinderkesseln bis auf den Fall äußerster Noth untersagt, da die Kessel bei höherem Winddruck in unerhörter Weise überanstrengt wurden, so daß Kesselleckagen bezw. Havarien sowie Unglücksfälle an der Tagesordnung waren. Dies veranlaßte seinerzeit den Admiral Mague zu dem Ausspruch, daß der künstliche Zug eine Erfindung des Satans sei. Für die Schnelldampfer der Handelsmarine, bei welchen man gegenüber der Einführung des künstlichen Zuges von vornherein eine gewisse Zurückhaltung zeigte, ist daher derselbe nur vereinzelt zur Anwendung gelangt.

Der Wasserrohrkessel.

Der plötzliche Rückgang, welchen die Einschränkung des künstlichen Zuges für die Leistungsfähigkeit der Kessel verursachte, brachte dann die Wasserrohrkessel mehr in den Vordergrund, deren Einführung bisher nur vereinzelt versucht war. Ihre Konstruktion gab von vornherein eine Gewähr dafür, daß der künstliche Zug den Kesseln weniger schädlich würde und eine Einschränkung desselben daher nicht zu befürchten war. Wenngleich die ersten Versuche mit Wasserrohrkesseln für Schiffe bis Anfang der 50er Jahre zurückgehen — im Jahre 1855 wurden auf der französischen Korvette „Biche" die ersten Versuche mit Belleville-Kesseln gemacht —, so datirte die Entwickelung der Wasserrohrkessel doch erst aus der Mitte der achtziger Jahre, als Thornycroft mit seinen engrohrigen Kesseln auf

dem spanischen Torpedoboot „Ariete“ so glänzende Erfolge erzielt hatte. Seitdem hat sich die Zahl der Wasserrohrkesseltypen wesentlich gesteigert, und die Entwickelungsfähigkeit derselben ist zur Zeit noch nicht abgeschlossen. Die Hauptvortheile der Wasserrohrkessel bilden die Ersparnisse an Gewicht und Raum und die Ausnutzung hoher Dampfspannung bis zu 20 Atmosphären. Auch lassen die Wasserrohrkessel ein schnelles Anheizen in 30 bis 50 Minuten zu. Andererseits sind die Nachtheile, mangelhafte Konservirung und Kontrole seiner Theile, sowie größerer Kohlenverbrauch infolge ungünstiger Ausnutzung der Wärme der Heizgase, noch nicht gehoben und lassen eine allgemeine Einführung der Wasserrohrkessel, im Besonderen auch in der Handelsmarine, noch nicht aufkommen, und so ist zur Zeit die Kesselfrage für die Schiffe, ob Cylinder- oder Wasserrohrkessel, noch eine offene, zumal über die Lebensfrage der Wasserrohrkessel noch keine endgültigen Erfahrungen vorliegen.

Das Torpedoboot.

Ganz hervorragende Erfolge erzielte man mit der Verwendung von engrohrigen Wasserrohrkesseln von Thornycroft, Normand, Yarrow und Anderen für den Bau von Torpedobooten und Torpedobootszerstörern. Infolge der geringen Kesselgewichte in Verbindung mit einer Steigerung der Maschinenumdrehung bis zu 400 pro Minute sowie durch Verwendung von zwei Schrauben für diese verhältnißmäßig kleinen Fahrzeuge von 300 bis 400 Tonnen Deplacement erzielte man, bei einer Maschinenkraft von 6000 bis 9000 indizirten Pferdekräften, Geschwindigkeiten von 30 bis 35 Knoten für 2 bis 3 Stunden, wobei freilich der Kohlenvorrath nur so gering bemessen ist, daß er gerade zur Erledigung dieser Fahrt genügt. Um diese bedeutende Geschwindigkeit zu erzielen, ist außerdem der Schiffsrumpf nebst Ausbau im Verhältniß zu der Schiffsgröße und der gewaltigen Maschinenkraft so außerordentlich leicht und theilweise aus Nickelstahl von hoher Festigkeit und Dehnung erbaut, daß eine Uebertragung dieser Verhältnisse auf größere Schiffe bezw. Kreuzer nicht zulässig ist. Auch tritt bei den wenige Stunden dauernden Fahrten mit hoher Geschwindigkeit der Kohlenverbrauch ganz in den Hintergrund, und es stehen diese Fahrzeuge mit Bezug auf Seefähigkeit und Beibehaltung hoher Geschwindigkeit im Seegang den größeren Schiffen wesentlich

nach. Nichtsdestoweniger muß es doch für die Leistungsfähigkeit des deutschen Schiffbaus anerkannt werden, daß Schichau mit den für China erbauten Torpedobootszerstörern von 35 Knoten Geschwindigkeit mit an der Spitze marschirt.

Wasser und Feuerung.

Die Schwierigkeiten der Konservirung der Wasserrohrkessel sowie die Leckagen und Havarien der Cylinderkessel bei Eintritt von Fett in das Kesselwasser haben bei der Steigerung der Dampfspannung bis zu 12 und 18 Atmosphären dazu geführt, zur Speisung der Kessel nur Frischwasser oder destillirtes Wasser zu verwenden, welches frei von Fetten und Salzen ist. Zu gleicher Zeit suchte man das Speisewasser durch besondere Vorwärmer anzuwärmen, um die Dauerhaftigkeit der Kessel durch eine bessere Wasserzirkulation zu erhöhen und einen günstigeren Kohlenverbrauch zu erzielen. Zur Forcirung und zugleich Schonung der Kessel ist ferner in dem letzten Jahrzehnt nach dem Vorgang der italienischen Marine fast in allen Kriegsmarinen die Oelfeuerung mit günstigem Erfolge eingeführt, und zwar meist in Verbindung mit der gewöhnlichen Kohlenfeuerung als gemischte Feuerung. Das Braunkohlentheeröl wird unter Druck und Beimischung von Dampf mittelst besonderer Düsen in dem Verbrennungsraum zerstäubt und auf diese Weise eine große Heizkraft erzielt. Dabei ist die Bedienung der Feuer die denkbar einfachste, und es kann die Verbrennung bei veränderter Dampfentnahme schnell regulirt werden.

Ueber die Entwickelung der Schraubenschiffsmaschine mit Bezug auf die Gewichte der Maschinen und Kesselanlage sowie auf die Verringerung des Kohlenverbrauchs giebt nachstehende Tabelle Aufschluß.

Die Rohrleitung.

Neben den Fortschritten, welche die Konstruktion der Schiffskessel infolge Steigerung der Dampfspannung erfuhr, ist noch hervorzuheben, daß auch die Dampfrohrleitungen wesentliche Veränderungen erfuhren. Während man anfänglich die kupfernen Dampfrohre durch eine Drahtumwickelung verstärkte, da das Kupfer bei hoher Temperatur erheblich an Festigkeit einbüßt, hat man neuerdings stählerne, geschweißte Rohre als

Entwickelung der Schrauben-Schiffsmaschinen mit Bezug auf Gewichte der Maschinen und Kesselanlage sowie Kohlenverbrauch.

Zeitabschnitt	Kesseldruck kg qcm	Kolbengeschwindigkeit pro Sek.	Umdrehungen pro Min.	System der Maschine	System der Kessel	System der Kondensatoren	Maschinengewicht kg pro ind. Pf.	Kesselgewicht kg pro ind. Pf.	Gesammtgewicht der Maschinenanlage pro ind. Pf.	Kohlenverbrauch pro ind. Pf. u. Stunde kg
1840—1850	0,8—1,0	0,75	25	Niederdruck Zahnradübersetzung	Labyrinth	Einspritz	180	140	320	3
1850—1860	1,3—1,6	2,0	50—60	Niederdruck ohne Uebersetzung	Koffer	Oberflächen	130	120	250	2—2,5
1860—1870	2—2,3	2,90	60	Woolf	Koffer	"	100	110	220	1,8—2
1870 bis 1880 Kriegs-Marine	4	3,0	60	Horizontale Compound	Cylinder	"	100	80	180	1,0
1870 bis 1880 Handels-Marine	6	3,0	70	Vertikale Compound	Cylinder	"	120	90	200	0,85
1880 bis 1890 Panzerschiffe und Kreuzer	6—9	3—4	80—100	Vertikale Compound	Cylinder	"	80	70	150	0,90
1880 bis 1890 Torpedoboote	10	4—5	200—300	Compound und 3fache Expansion	Lokomotiv	"	20	30	50	0,90
1880 bis 1890 Handelsdampfer	6—10	3—4	80	3fache Expansion	Cylinder	"	110	70	180	0,70
1890 bis 1900 Panzerschiffe	10—12	4—5	100—140	Vertikale 3fache Expansion	Cylinder und Wasserrohr	"	40	40—50	80—90	0,85
1890 bis 1900 Kreuzer	10—16	4—5	100—150	desgl.	Wasserrohr	"	35	35	70	0,90
1890 bis 1900 Torpedofahrzeuge	12—16	5—7	300—400	desgl.	desgl.	"	8—10	12—14	20—24	1,0
1890 bis 1900 Frachtdampfer	10	3—4	60—80	3fache u. 4fache Expansion	Cylinder	"	130	70	200	0,65
1890 bis 1900 Schnelldampfer	10—12	4—4,5	80—100	desgl.	desgl.	"	110	50	160	0,75
1898 Turbinia	12	—	2000	drei Turbomotoren mit 9 Schrauben	Wasserrohr	"	3	8	11	0,8—0,90

Dampfrohre eingeführt. Die Schnelldampfer „Campania“ und „Lucania“ sind die ersten größeren Schiffe, bei welchen von dem Gebrauch des Kupfers für Dampfrohrleitungen abgesehen ist.

Vermehrung der Schrauben.

Während nach Vorstehendem in der Konstruktion und dem Bau von Schiffsmaschinen und Schiffskesseln ein stetig wachsender Fortschritt zu verzeichnen ist und eine weitere Steigerung ihrer Leistungsfähigkeit angestrebt und durchgeführt wird, haben die Propeller und vor Allem die Schiffsschraube mit Bezug auf die Form und die Konstruktionsdetails nur wenige Wandlungen erfahren. Erst als man bei der Steigerung der Umdrehungszahl der Maschinen und der Vermehrung der Schiffsgeschwindigkeit die Erfahrungen machte, daß eine Verkleinerung der Schraubendurchmesser günstig wirkte, kam man auf den Gedanken, zur Steigerung der Propulsionskraft auf das Zweischraubensystem überzugehen.

Zweischraubenschiffe waren anfänglich nur für Schiffe mit geringem Tiefgang und verhältnißmäßig hoher Geschwindigkeit, wie z. B. für die Blockaderenner im nordamerikanischen Bürgerkriege, zur Anwendung gekommen; dann ging man in England Anfang der siebziger Jahre und daran anschließend in den übrigen Staaten auch für tiefgehende Hochseepanzerschiffe auf zwei Schrauben über. Ein Wendepunkt zu Gunsten des Zweischraubensystems trat jedoch erst ein, als im Jahre 1878 die Probefahrten des englischen Avisos „Iris“ den Beweis geliefert hatten, daß die Doppelschrauben nicht allein größere Sicherheit wegen der Zweitheilung der Maschinenanlage, sondern gegenüber der Einzelschraube auch einen günstigeren Nutzeffekt und eine bessere Manövrirfähigkeit des Schiffes erzielten. Und so wurden die Einschraubenschiffe in allen Kriegsmarinen für fast alle Schiffstypen durch Doppelschraubenschiffe ersetzt. Man ging sogar schon zu Anfang der achtziger Jahre dazu über, eine dritte Schraube hinzuzufügen, da die Steigerung der Schiffsgeschwindigkeiten so bedeutende Maschinenleistungen erforderte, daß man bei Kriegsschiffen Bedenken trug, dieselben nur auf zwei Schrauben zu übertragen. Aus diesem Grunde wählte man in Amerika für die Kreuzer „Columbia“ und „Minneapolis“ das Dreischraubensystem, während in Deutschland und Frankreich zu gleicher Zeit die

Kreuzer „Kaiserin Augusta“ und „Dupuy de Lôme“ als Dreischraubenschiffe erbaut wurden, um für die Marschgeschwindigkeit die Maschinenkraft ohne zu große Einbuße an dem wirthschaftlichen Betriebe der Maschinenanlage auf eine kleine Leistung herabsetzen und mit der mittleren Maschine allein bei geringer Füllung dampfen zu können.

Die Dreischraubenschiffe verbrennen daher bei der gewöhnlichen Marschgeschwindigkeit von 10 bis 12 Knoten weniger Kohlen als die Zweischraubenschiffe und besitzen dementsprechend einen größeren Aktionsradius. In den letzten Jahren ist das Dreischraubensystem in Deutschland und Frankreich fast allgemein für alle Panzerschiffe und großen Kreuzer zur Anwendung gelangt, in Rußland und Amerika hat man sich zunächst auf einzelne Versuchsschiffe beschränkt, während England und Italien bis jetzt an dem Zweischraubensystem festgehalten haben. — Eine Verwendung von vier Schrauben ist nur vorübergehend versucht worden und zwar auf den russischen kreis runden Panzerschiffen, den sogenannten Popowken „N owgorod und „Vizeadmiral Popow“.

Die günstigen Erfolge, welche das Zweisch aubensystem bei den schnelllaufenden Kreuzern und Avisos der Kriegs marinen erzielte, konnte schließlich nicht ohne Einfluß bleiben auf den Bau der modernen Schnelldampfer der Handelsmarine. Die Bedenken, welche die Erbauung von zwei Maschinen nebst Wellensträngen und Schrauben mit Bezug auf ein größeres Anlagekapital sowie auf erhöhte Betriebs- und Unterhaltungskosten für die Schiffsrheder hervorrief, mußten mehr und mehr zurücktreten, als man bei den häufiger auftretenden Wellenbrüchen erkannte, daß das Zweischraubensystem größere Sicherheit sowie angenehmere Wohnlichkeit für die transatlantischen Schnelldampfer mit sich brachte, und als die Maschinenleistungen zur Aufrechterhaltung des Wettbewerbes zwischen den Schnelldampfern der Dampfschifffahrts-Gesellschaften soweit gesteigert werden mußten, daß die Uebertragung der gesammten Maschinenleistung auf eine Schraube unthunlich erschien. Und so begannen die maßgebenden Dampferlinien Ende der achtziger Jahre mit dem Bau von Zweischraubenschiffen, so daß bereits im Jahre 1891 4 deutsche und 4 englische Doppelschrauben-Schnelldampfer in Fahrt gestellt werden konnten. Im Jahre 1893 stellte dann die Cunard-Linie die „Campania“ und „Lucania“ in Dienst, welche bereits eine Maschinenkraft von je 30 000 Pferdestärken aufwiesen. Diesen

beiden Schnelldampfern folgte dann im Jahre 1896 „Kaiser Wilhelm der Große“ als Rekordbrecher, indem er trotz des größeren Deplacements mit nur 27 000 Pferdestärken die Geschwindigkeit der „Campania“ und „Lucania“ überholte. Der von der Aktiengesellschaft „Vulkan“ erbaute „Kaiser Wilhelm der Große“ des Norddeutschen Lloyd ist daher seit Jahren der schnellste transatlantische Passagierdampfer der Welt; er wird demnächst wahrscheinlich noch von der „Deutschland“ der Amerika-Linie, welche mit einer Maschinenanlage von 33 000 Pferdestärken und einer Geschwindigkeit von 23 Knoten gleichfalls vom „Vulkan“ geliefert wird, übertroffen werden, und so werden deutsche Schnelldampfer, auf deutscher Werft und aus deutschem Material erbaut, am Ende der 100jährigen Entwickelung der Dampfschiffahrt an der Spitze marschiren als leuchtende Beispiele deutscher Arbeit, deutschen Fleißes und deutscher Tüchtigkeit.

Die Entwickelung und Bedeutung der deutschen Rhederei.

Stand der Rhederei um die Wende des 18. Jahrhunderts.

Um die Wende des 18. zum 19. Jahrhundert war die Ostsee der Tummelplatz der kleinen, seetüchtigen, hölzernen Segelschiffe, in deren Bau zahlreiche, über die gesammte Ostseeküste verstreute Schiffszimmereien so Ausgezeichnetes leisteten, daß sie auch vom Auslande mit Aufträgen bedacht wurden.

Ein flotter Ausfuhrhandel von Getreide, Holz, Flachs und Wolle über Memel, Königsberg, Danzig, Stettin und über (das allerdings bis 1815 noch schwedische) Stralsund und ein entsprechendes Einfuhrgeschäft in Kolonialwaaren, Eisen und Geweben waren die Grundlage, eine lebhafte Seeschifffahrt die Trägerin reichen Geschäftsverkehrs. In Stettin, Danzig und Königsberg liefen zusammen in jenen Jahren durchschnittlich wohl 4000 Schiffe, überwiegend von England, doch auch von Frankreich und dem Norden her, ein. In Hamburg verkehrten damals mehr als 2000 Schiffe im Jahr, und nach Peuchet soll es deren 400 besessen haben. Westphalen schreibt 1806 über Hamburgs Handel am Ausgang des 18. Jahrhunderts: „Hamburgs Flagge wehte im Rothen Meer, am Ganges und in China, sie wehte in den Gewässern von Mexiko und Peru, in Nordamerika, in den holländischen und französischen Besitzungen von Ost- und Westindien."

Die Ostsee-Rhederei blühte, sie stellte den eigentlichen Kern des gesammten deutschen Rhedereigewerbes dar und verfügte über reichlich zwei Drittel des Schiffsraumes der Küstenstaaten. In einer Arbeit über die „Entwickelung der deutschen Rhederei" berechnet Peters für 1805 allein den Raumgehalt der 328 preußischen Ostseeschiffe auf 128 000 Registertonnen. Dazu kommen 439 Schiffe von Stralsund und 400 bis 500 an der Ostküste des dänischen Schleswig-Holstein mit 84 700 Registertonnen; nimmt man den Schiffsbestand Mecklenburgs und Lübecks mit etwa 30 000 Registertonnen an, so ergiebt sich an den heutigen deutschen Ostseeküsten ein Schiffsraumgehalt von fast einer Viertelmillion Tonnen, gegenüber etwa 100000 Registertonnen der Nordsee-Rhederei.

Die Kontinentalsperre.

Mit dem Jahre 1805 war aber der Höhepunkt der Rhederei auch erreicht, wenn nicht bereits überschritten.

Die Elb-Blockade lenkte 1804 allen Verkehr von Hamburg in die dänischen Häfen. Die Kontinentalsperre begann 1806 ihre lähmende Wirkung in verhängnißvollster Weise zu üben. Durch Beschlagnahme seiner Schiffe erlitt z. B. Königsberg derartig schwere Verluste, daß seine Flotte, die 1807 noch, allerdings mit Einschluß der Küstenfahrer, 980 Schiffe zählte, 1808 auf 51 Schiffe zusammengeschrumpft war. Hiervon hat sich die einst blühende Königsberger Rhederei nie wieder erholen können. Und in ähnlicher Weise ging das gesammte deutsche Rhedereigewerbe unheimlich rasch zurück. Durch Scheinverkäufe der heimischen Schiffe an eine neutrale Flagge mögen die Bestände stärker gelichtet erscheinen, als es den wirklichen Eigenthumsverhältnissen entsprach; auch traten vorübergehende Verschiebungen ein, indem manche Rhedereibetriebe in kleineren, weniger gefährdeten, namentlich pommerschen Häfen ihre Zuflucht suchten. Doch lassen die Vergleiche deutlich erkennen, wie furchtbar diese Zeit die Rhederei mitgenommen hat. Die Gesammttonnage erscheint 1815, also in der Zeit des begonnenen Wiederaufschwungs, gegenüber 1805 um ein Drittel zusammengeschrumpft. Ganz Preußen verfügte nur über 115 700 Registertonnen, gegenüber 168 700 Registertonnen vor zehn Jahren. Im Wesentlichen müssen gerade die größeren Rhedereien, die über bedeutende Parks an großen Seeschiffen verfügten, getroffen worden sein, denn die Zahl der Schiffe erscheint nicht so stark vermindert wie der Raumgehalt.

Langsame Wiedererholung nach dem Frieden von Paris.

Auch nach der Wiederherstellung des Friedens war ein erheblicher Aufschwung zunächst aus äußeren und inneren Gründen nicht wohl möglich. Das Land war verarmt und das Reich zerfallen. Nicht allein, daß ein verwickeltes Binnenzollsystem das Zu- und Abströmen der Waaren nach der See hin noch auf Jahre hinaus unterband, die einzelnen Küstenstaaten hemmten ihre Schifffahrt durch einschränkende Maßregeln gegenseitig. Infolge des langwierigen Stockens des Rhedereigewerbes waren Mannschaft und Schiffe zum großen Theile seeuntüchtig geworden. Dazu kam, daß eine Bundes-

flagge nicht bestand, die nach außen eine wirksame Interessenvertretung gestattet hätte. So litt man ebenso wohl von den Uebergriffen der Barbaresken, welche noch in den dreißiger Jahren der hansischen und preußischen Schifffahrt gefährlich wurden — erschienen doch sogar gelegentlich die Seeräuber unweit der Elbe-Mündungen und veranlaßten die Rheder, sich mangels deutscher nach englischer und holländischer Hilfe umzusehen —, wie unter dem Fesseldruck der allgemein geübten Prohibitionspolitik in Handel und Verkehr.

Eine Erweiterung der Schifffahrt war allerdings durch die Loslösung der portugiesischen und spanischen Kolonien in Amerika von ihren Mutterländern eingetreten, mit welchen ebenso wohl wie mit den Vereinigten Staaten nunmehr ein freier Verkehr möglich wurde. Die englischen Navigationsakten aber hemmten in den ersten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts, wie seit 150 Jahren, eine erhebliche Entfaltung des eigenen Verkehrs mit Großbritannien und seinen Kolonien auf das Empfindlichste.

Ost- und Nordsee unter dem Gesichtspunkte der veränderten Weltwirthschaft.

Nun begann sich der Umschwung in der Weltwirthschaft und im Weltverkehr anzubahnen, durch den naturgemäß die abgelegenere Ostsee mehr und mehr in den Hintergrund geschoben werden sollte.

Die Enge des Binnenmeeres, dessen Häfen und Einfahrt durchschnittlich 4 ½ Monate im Jahre zugefroren waren, die Gefahren des Skagerrak und des Kattegat, die damit im Zusammenhang stehenden hohen Assekuranzgebühren für die Ostseefahrer, die schwere Belastung durch den Sundzoll hielten eine weitere Entfaltung der baltischen Rhederei hintan. Durch die aufkommende Herrschaft der Dampfschifffahrt wurde ihr Schicksal endgültig entschieden.

Trotz alledem aber war die Ostsee-Rhederei bis über die Mitte des Jahrhunderts hinaus der Nordsee-Rhederei an Umfang nicht unwesentlich überlegen. 1830 entfiel von der Gesammttonnage der deutschen Rhederei 64,5 pCt. (178 400 Registertonnen) auf die Ostsee, 35,5 pCt. (98 000 Registerkonnen) auf die Nordsee; 1850 immer noch 58,4 pCt. (311 800 Registertonnen) auf erstere und 41,6 pCt. (222 200 Registertonnen) auf

letztere. 1898 dagegen gehörten nur noch 14,5 pCt. (316 700 Bruttoregistertonnen) der Ostsee, hingegen 85,5 pCt. (1 872 800 Bruttoregistertonnen) der Nordsee.

Aufschwung des Nordseeverkehrs.

Die Entwickelung der Rhederei an der deutschen Nordseeküste war in den ersten Jahrzehnten des Jahrhunderts eben eine nicht gerade sehr günstige gewesen. Sie hatte bislang ganz unter dem Zeichen des überwiegenden Einflusses des schifffahrtgewaltigen England gestanden, dessen Vorherrschaft sich darin zeigt, daß von den am Ende der dreißiger Jahre in Hamburg einlaufenden Schiffen genau 50 pCt. die englische Flagge führten; während die hamburgische Flagge nur 22 pCt. deckte und an den übrigen 28 pCt. noch außerdeutsche, speziell die amerikanischen und die skandinavischen Flaggen stark betheiligt waren.

Zur Zeit der beginnenden Dampfschifffahrt hat dann weder die deutsche Rhederei noch der deutsche Schiffbau einen Aufschwung genommen, sondern im Gegentheil einen verhältnißmäßigen Rückgang erfahren, da England durch die Beherrschung der moderen Technik nachdrücklicher als je zuvor in den Vordergrund zu treten vermochte.

Es dauerte lange, ehe man in Deutschland eine nennenswerthe Dampferflotte beschaffte, und auch diese war der Herkunft nach fast ausschließlich ein Erzeugniß englischer Schiffswerften. Erst in den siebziger Jahren entstanden in Deutschland umfangreichere Werften für den Bau eiserner Dampf- und Segelschiffe.

Unter den in allen deutschen Häfen verkehrenden Schiffen war die deutsche Flagge noch 1873 der Schiffszahl nach nur mit 62 pCt., der Tonnage nach mit 46 pCt. betheiligt; erst 1898, ein Vierteljahrhundert später, deckte sie auch die größere Hälfte (54 pCt.) der Tonnage und war der Schiffszahl nach mit 75 pCt. betheiligt. Im Seeverkehr des Nordseegebietes machte die Betheiligung der deutschen Flagge zu Anfang der siebziger Jahre etwa 49 pCt., in der Ostsee 41,5 pCt. aus, in den neunziger Jahren aber 55 bezw. 48 pCt.

Schifffahrtspolitik und Rhedereientwickelung bis zur Begründung des Reiches.

Der Anstoß zu einer freieren Entwickelung der deutschen Rhederei kam bis zur Begründung des Norddeutschen Bundes bezw. des Deutschen Reichs im Wesentlichen von außen. Nicht selbst erzielte Vortheile erweiterten ihren Aktionsradius, sondern sie vermochte nur aus der veränderten Schifffahrtspolitik, die andere Länder im eigenen Interesse einzuführen für gut befanden, einigen Nutzen zu ziehen. Wie vorher der Abfall und die Eröffnung einzelner Kolonien, so sind seit dem zweiten Viertel des 19. Jahrhunderts der Abschluß von Schifffahrts- und Handelsverträgen mit Nord- und Südamerika, die allmähliche Beseitigung der Barbareskengefahr nach der Besetzung Algiers durch Frankreich, die Aufhebung der englischen Navigationsakten, die freiere Schifffahrtspolitik Hollands, die Erleichterungen in Frankreich, die Erschließung Ostasiens, an welcher die Hansestädte allerdings völlig erst nach Begründung des Norddeutschen Bundes theilnehmen konnten, da man bis dahin in Japan ihrer Flagge den Zutritt verwehrte, den deutschen Rhedern zu gute gekommen.

Steigendes Bedürfniß nach Entwickelung der Seeschifffahrt in Deutschland.

Andererseits führte die aufsteigende Entwickelung der inneren Wirthschaft und des Verkehrs im Zusammenhang mit der Verdichtung des Eisenbahnnetzes, die wachsende Expansion des deutschen Außenhandels in Einfuhr und Ausfuhr, der zunehmende Kapitalreichthum und die gesteigerte Unternehmungslust im Lande, daneben die rasch zunehmende Auswanderung aus ganz Mitteleuropa seit Ende der vierziger Jahre Schritt für Schritt zur Ausdehnung des Schifffahrtsverkehrs in den deutschen Plätzen; und allmählich begründete sich hierauf eine wachsende Unternehmungsthätigkeit im heimischen Rhedereigewerbe.

Mißlingenden Versuchen folgten günstige Ergebnisse. Immerhin war bis Ende der sechziger Jahre mit Ausnahme der zwei großen Nordamerika-Linien, der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Aktiengesellschaft und des Norddeutschen Lloyd zu Bremen, die Einrichtung großer überseeischer Rhedereibetriebe nicht gelungen. Eine einzige größere Privatrhederei, Sloman, unterhielt seit Ende der zwanziger Jahre in Hamburg mehrere

überseeische Linien. Jene beiden hatten namentlich durch die Entwickelung des Passagier- und Auswandererverkehrs nach Nordamerika ihren Betrieb regelmäßig auszugestalten und allmählich auf eine feste Grundlage zu stellen vermocht. Die im Auswandererdienst beschäftigten Schiffe fanden zunächst vielfach keine genügende Rückfracht und mußten demgemäß auf die Suche nach solcher gehen. So nahmen sie alsbald die Fahrten nach Mittelamerika, Westindien und Südamerika auf. Daraus ergaben sich dann neue Versuche, diese Fahrten zu einem festgeordneten Dienst auszugestalten.

Einführung der Dampfschifffahrt.

Wenn auch bereits 1816 das erste Dampfschiff auf der Weser erschienen war und seit 1839 im Hamburger Rhedereiverzeichniß regelmäßig ein aus England erworbener Dampfer gebucht stand, so hatte die Hamburg—Amerika-Linie ihren Betrieb 1847 doch ausschließlich mit drei Segelschiffen eröffnet, und solche Segelschiffe mit 300 bis 500 Registertonnen Raumgehalt waren noch für Jahre der Typus im deutsch-amerikanischen Verkehr geblieben. Angesichts der Konkurrenz der englischen Dampfschiffrhedereien aber gab der 1857 gegründete Norddeutsche Lloyd sogleich vier große Schraubendampfer in England in Bau; seitdem verdrängten dann die Dampfer auch in der Hamburger Rhederei die Segler, die zur Amerikafahrt durchschnittlich 42 Tage hinaus und 30 Tage zurück brauchten und somit nur drei Reisen im Jahre ausführen konnten, sehr bald aus ihrer führenden Stellung.

Hatten sich 1850 unter den 286 Schiffen Hamburgischen Heimathhafens mit über 62 000 Registertonnen Raumgehalt erst 9 Dampfer mit 2800 Registertonnen befunden, so waren unter den 483 Schiffen mit 140 000 Registertonnen des Jahres 1860 bereits 17 Dampfer mit 10 000 Registertonnen und unter den 473 Schiffen mit 191 000 Registertonnen des Jahres 1870 37 Dampfer mit 32 000 Registertonnen vertreten; ähnlich in Bremen, wo 1870 neben 254 Seglern mit 130 000 Registertonnen 27 Dampfer mit 41 500 Registertonnen vertreten waren. 1898 waren in Hamburg 377 Dampfschiffe mit 514 950 Registertonnen neben 300 Segelschiffen mit 200 500 Registertonnen und in Bremen 259 Dampfer mit 287 230 Registertonnen neben 240 Seglern und Fahrzeugen mit 200 000 Registertonnen beheimathet.

Aber nur in diesen Plätzen und außerdem noch in Lübeck und Stettin hatte sich vor 1870 der Dampfschiffsbetrieb der Segelschifffahrt in beschränktem Umfang als Bewerber zur Seite gestellt; in Mecklenburg und Oldenburg, also in bedeutenden Provinzen der deutschen Rhederei, wurden selbst 1871 nur knapp 700 bezw. 30 Registertonnen Dampfschiffstonnen neben 101 000 bezw. 45 000 Seglertonnen gezählt.

Von den 750 000 bis 800 000 Registertonnen der deutschen Rhederei im Jahre 1860 entfielen wenig über 30 000 und von den 1 000 000 Registertonnen des Jahres 1870 gegen 90 000 Registertonnen auf die Dampfschiffe.

In der gesammten deutschen Handelsflotte stieg die Zahl der Dampfer in der Zeit von 1873 bis 1899, für welche genau vergleichbare Daten vorliegen, nach der Reichsstatistik auf der Grundlage des neuen Vermessungsverfahrens von 1895 berechnet, von 216 mit 110 100 Registertonnen auf 1223 mit 1 038 400 Registertonnen, während die der Segler von 4311 mit 826 200 Registertonnen auf 2318 mit 556 200 Registertonnen zurückging.

1873 machten die Dampfer der Tonnage nach 12 pCt. und 1899 65 pCt. aus.

Der Transportleistungsfähigkeit — eine Dampfertonne = drei Segelschiffstonnen gesetzt — nach entwickelte sich die Betheiligung der Dampfer an der gesammten Handelsflotte in dieser Zeit von 29 pCt. auf 85 pCt.

Wirthschaftliche Entwickelungstendenzen.

Die ganze große Entwickelung nun, speziell in den Hansestädten, hat sich aber keineswegs vollkommen glatt und ohne innere Schwierigkeiten vollzogen, wie es etwa aus einer Betrachtung der wachsenden Zahlen der Handelsflotten erscheinen könnte. Die Geschichte der Rhederei in einzelnen Städten, selbst bei den aufstrebenden beiden Hamburger und Bremer Aktien-Rhedereien, die eine Reihe der charakteristischen Züge der Gesammtentwickelung wiederspiegeln, bietet neben zunächst guten, später glänzenden Erfolgen zeitweilig auch das Bild großer Enttäuschungen und schwerer Rückschläge, schrofffter Kämpfe gegen die Konkurrenz anderer deutscher und fremdländischer Linien, schwerer Verluste und kritischer Jahre. Auch innere Mängel in der Verwaltung, haben bald hier, bald da große

Gefahren gebracht und lange nachhaltende Folgeerscheinungen gezeitigt. — Zumal in den Zeiten der großen Krisis zu Ende der fünfziger Jahre, dann während der gefährdeten Seefahrt zur Zeit des amerikanischen Bürgerkrieges, während des Krieges von 1870/71 und wiederum in der wirthschaftlichen Depression um die Mitte der siebziger Jahre kam man allgemein in eine überaus bedrängte Situation.

Andererseits entstanden in den aufstrebenden Perioden zu Anfang der siebziger und der achtziger Jahre bisweilen einzelne Unternehmungen zwecks Aufnahme der Konkurrenz, welche sich in der Folgezeit nicht zu halten vermochten. Zweimal, im Konkurrenzkampfe mit der Adler-Linie nach Mitte der siebziger und mit der Carr-Linie in den achtziger Jahren, hat selbst die Hamburg—Amerika-Linie die Grundfesten ihres Daseins erschüttert gesehen.

Dennoch ist es hier wie in anderen kritischen Fällen, dank dem Unternehmungsgeiste der hansischen Rheder, stets gelungen, über die schlimmen Zeiten der Unterbilanzen hinwegzukommen und den Betrieb auf eine immer breitere, sicherere Grundlage zu stellen. Und die unterbietende Konkurrenz wurde entweder durch frühzeitigen Aufkauf oder durch Steigerung der eigenen Leistungsfähigkeit und einen nachdrücklichen Kampf, der bei heimischen Rhedereien meist mit Amalgamirung oder Aufsaugung endigte, oder durch vertragliche Tarifregelung und Verkehrsvertheilung in gesunde Schranken gebannt.

Schon früh hatte man sich durch tüchtige Leistungen die Postbeförderung für eine Reihe von Ländern zu sichern gewußt; 1866 und 1868 hatten die Hamburger und die Bremer Linie nacheinander mit mehr als je einem halben Dutzend damals für vollkommen geltender Dampfer den wöchentlichen Passagierverkehr mit New-York aufgenommen. Schritt für Schritt waren in den folgenden Jahren, unter stetiger Vermehrung des Dampfschiffparks, neue regelmäßige Fahrten nach Baltimore, nach New-Orleans, nach Havana hinzugefügt worden.

Einfluß der Schaffung einer deutschen Flagge.

Vor Allem aber stieg inzwischen im Jahre 1867, das die Gründung des Norddeutschen Bundes brachte, endlich auch die eine deutsche Flagge an allen Masten empor, und die fremden Nationen sahen nunmehr in stolzer Einheit verkörpert, was

vorher, auf verschiedene Flaggen vertheilt, nur allzu winzig erschienen war. Die bald darauf folgenden Siegesthaten von 1870/71, die Gründung des Reiches dienten dazu, dem neuen Banner Achtung und Ehre zu erwerben, und die alten preußischen, verbunden mit den alten Hanseaten-Farben, verliehen der deutschen Schifffahrt das Sicherheitsgefühl einer festen Stütze in Krieg und Frieden.

Bedeutung der technischen Fortschritte in den Verkehrseinrichtungen.

Schuf so die politische Konstellation der deutschen Rhederei auf den Meeren draußen eine ganz andere Stellung, so verstanden es die deutschen Rheder andererseits, sich die Fortschritte im technischen Betriebe allmählich zu eigen zu machen.

Die verbesserte Technik der Schiffs- und Maschinenkonstruktionen ermöglichte die Schaffung größerer, leistungsfähigerer Schiffstypen. Der 1867 von der „Hammonia" für die Ueberfahrt von Southampten nach New-York geschaffene Rekord von 9¼ Tagen wurde mehr und mehr zu einem Durchschnittsmaße. Gesteigerte Geschwindigkeiten und verbilligter Betrieb, namentlich die Kohlenersparniß, die es ermöglichte, daß die Schiffe mit der im Heimathshafen eingenommenen Kohle, selbst für die westindische Reise, ausreichten und das theure, zeitraubende Bunkern in der Fremde vermindert wurde, förderten die Rhederei ungemein.

Die durch den Eisenbahnverkehr überall geweckten Ansprüche auf Schnelligkeit, Pünktlichkeit, Regelmäßigkeit und Bequemlichkeit in der Beförderung begegneten sich mit den technischen Vervollkommnungsmöglichkeiten zur See, und die heimische Rhederei vermochte an diesem Fortschritte nicht nur durch den Ankauf ausländischer Schiffe theilzunehmen, sondern die günstige Entwickelung der deutschen Werften setzte sie nach und nach in die Lage, Neubauten, Umbauten und Reparaturen jeder Art unter ihren eigenen Augen, in nächster Nähe des Heimathshafens ausführen zu lassen.

Ein besonders wichtiges Moment war ferner die allmähliche Ausbreitung des unterseeischen Kabelnetzes durch alle Meere, die den an den entferntesten Plätzen befindlichen Schiffen eine augenblickliche Verbindung mit dem Heimathhafen sowie jedem anderen Hafen, und dem Rheder eine sofortige Uebersicht über den ge-

sammten Frachtenmarkt und Passagierverkehr in aller Herren Ländern gestattet hat. So wurde z. B. die Anwendung der Bodmerei fast vollkommen unnöthig, gleichzeitig auch die Finanzgebahrung des Schifffahrtsverkehrs verändert und die Möglichkeit einer einheitlich geleiteten und doch individuell sich anpassenden Organisation ausgedehntester Großbetriebe für den Seetransport in allen Schifffahrtsländern begründet. Leider hielt man sich allerdings in Deutschland von der Betheiligung am Ausbau des überseeischen Kabelnetzes lange fern, obgleich der Deutsche Werner Siemens die ersten Kabel fabrizirt hatte.

Die fortschreitende Technik des Wasser- und Tiefbaues ermöglichte ferner eine mit der Steigerung der Verkehrsintensität Schritt haltende oder ihr gar vorauseilende und die Wege ebnende Verbesserung der Fahrstraßen, Hafen- und Dockanlagen, was speziell Deutschlands einst schwer zugänglichen Küsten für die Vertiefung der Ströme und Strommündungen erheblich zu statten kam. Denn heutzutage kann man an jedem Flußlaufe wohl zugängliche erstklassige Häfen schaffen, so daß fortan lediglich das wirthschaftliche Bedürfniß und nicht mehr die natürliche Lage der Rhederei die Schiffstypen diktirt.

Die Förderung der Kenntniß der Meereswege und der Strömungen, die Einführung ständig verbesserter nautischer Instrumente und die gleichfalls durch die Fortschritte der Technik ermöglichte bessere Betonnung und Befeuerung der Küsten verringerten im Verein mit der wachsenden Größe und Festigkeit der Schiffe die relativen Gefahren der Fahrt, das Risiko der Havarie und damit auch die Höhe der Versicherungsprämien wesentlich.

All diese Momente wirkten mit den übrigen technischen Fortschritten zusammen, um für die weltwirthschaftliche Entwickelung, für die Befriedigung des entstehenden und zunehmenden Bedürfnisses nach einem regelmäßigen Bezuge von Massengütern über die Erde hin das geeignete Verkehrsinstrument zu schaffen. Weltverkehr und Ozeanrhederei wurden auf eine ganz neue Grundlage gestellt, und entsprechend änderte sich die Betriebsgestaltung hinsichtlich der Unternehmungsformen, der Eigenthumsverhältnisse, der Kapitalsgröße, der Schiffszahl und Schiffsräume von Grund aus.

Unternehmungsformen und Betriebsgestaltung in der Rhederei.

Zu Anfang und bis Mitte des Jahrhunderts spielte die Rhederei keineswegs stets die Rolle eines selbständigen Gewerbes. An kleinen Plätzen, wo mehr flüssiges Kapital als Gelegenheit, es in Handel und Gewerbe anzulegen, vorhanden war, beschäftigte man sich allerdings mit ihr um ihrer selbst willen. In den größeren Seestädten aber bildete sie meist nur einen Theil des Betriebes eines Handlungshauses. „Man findet selten einen Mann," schreibt v. Heß, „der auf seine alleinigen Kosten das mißliche Werk wagt, ein Schiff bauen und ausrüsten zu lassen, um den Vortheil der Fracht unverwickelt mit anderen einzunehmen.... Oft baut einer das Schiff auf seine Kosten, theilt es in so viel Parten als er will und verkauft diese Parten einzeln öffentlich an die Meistbietenden.... Daher kam es, daß die meisten Kaufleute Schiffsparten an sich brachten, wodurch der Frachtlohn für ihre eigenen, ins Ausland verführten Waaren ihnen im Ganzen wieder zufloß, und der Gewinn davon in der Stadt blieb; viel zuträglicher, als wenn sie auf fremdem Holze handeln müßten." — Diese alten kleinen Unternehmungen der Rheder mit einzelnen oder einigen Schiffen sind an Bedeutung unablässig gegenüber den sich mehrenden großen, regelmäßigen Rhedereibetrieben zurückgegangen. Angesichts der steigenden Mengen nothwendigen Kapitals wählten letztere dann mehr und mehr als Form die Aktiengesellschaft.

Neben den alten Rhedereien, die die Schifffahrt schon infolge der schwankenden Witterungsverhältnisse und Reisedauer in mehr oder weniger unregelmäßigen Zwischenräumen betrieben und vielfach auch ihre Schiffe je nach Bedürfniß bald nach dieser, bald nach jener Gegend fahren ließen, nahm die Einrichtung fester Linien, deren Schiffe zu bestimmten Zeitpunkten abfahren und die eine oder mehrere bestimmte Verkehrsrichtungen ausschließlich betreiben, ständig zu; wie denn ja auch die einzelnen Märkte der verschiedenen Länder immer mehr zu festen Abnehmern bestimmter Mengen von Rohprodukten und Fabrikaten in übersehbarer Zeitfolge wurden.

Die Zahl der von den einzelnen Unternehmungen beschäftigten Schiffe wächst stetig, da sie ihre Betriebe durch Vermehrung der Fahrten intensiv und durch Hereinbeziehung neuer Verkehrsgebiete extensiv ausgestalten; und die dauernd steigende Gütermenge, die bewältigt werden will, giebt daneben die

Möglichkeit, durch eine Vergrößerung der Schiffsräume den Betrieb billiger zu gestalten.

Entstehung und Ausdehnung der festen Linien.

Gleich nach dem Kriege von 1870 setzt ein großer Aufschwung ein. Zahlreiche Linien werden eingerichtet.

1872 thut der Norddeutsche Lloyd den großen Schritt vorwärts, indem er zwei wöchentliche Expeditionen von Bremen nach New-York neben einer einmaligen nach Baltimore einrichtet. Alsbald dehnt er seine Fahrt nach Südamerika aus.

Da inzwischen, 1871, auch durch die Begründung der Hamburg—Südamerikanischen Dampfschifffahrts-Gesellschaft mit zunächst drei kleineren Dampfern, zu denen 1875 fünf größere hinzukamen, eine regelmäßige Verbindung von Hamburg aus nach der Ostküste und durch die 1872/73 erfolgte Begründung der deutschen Dampfschifffahrts-Gesellschaft „Kosmos“ eine solche nach der Westküste gelungen ist, so besitzt Deutschland bereits Mitte der siebziger Jahre neben den älteren Unternehmungen einiger Privatrheder drei regelmäßige Verbindungen nach Südamerika, den seit langem wohlgepflegten, fruchtbaren Gefilden hanseatischer Unternehmungslust. — Die Hamburg—Amerika-Linie hat Anfang der siebziger Jahre zur Nordamerika-Fahrt eine westindische Linie und die Fahrt zwischen überseeischen Plätzen hinzugefügt. 1871 ist andererseits die Deutsche Dampfschiffsrhederei (Kingsin-Linie) für die Fahrt nach Ostasien begründet, woselbst bereits vorher in der Küstenschifffahrt deutsche Schiffe ständig beschäftigt waren.

Die moderne technische Spezialisirung nach Linien.

Trotz aller Rückschläge in der folgenden schweren Wirthschaftskrisis schreitet die Entwickelung der Rhedereien ins Große und, gemäß dem Gesetze der Arbeitstheilung, ins Spezielle fort. Eine Spezialisirung nach den verschiedenen Zwecken des Gütertransports, der Auswandererbeförderung, des Postschiffs- und Kajütspassagierverkehrs erweist sich als die nächste Nothwendigkeit. — Mehr und mehr unterscheiden sich seit Anfang der achtziger Jahre die wachsenden transatlantischen Typen von den kleinen Fahrzeugen für die europäische Fahrt, die in ihrer Bauart aber ebenfalls den jeweiligen Zwecken der einzelnen Routen, für die

sie bestimmt sind, angepaßt werden. So entstehen die mittleren gemischten Fracht- und Passagierdampfer für den Dienst zwischen den Ostsee-Häfen und Finland, die Postdampfer für Skandinavien, die Frachtschiffe für das Mittelmeer ꝛc. Im Allgemeinen aber bleibt man für die europäische Fahrt noch länger bei den alten Typen und Gewohnheiten stehen. Mittlere Betriebe dienen zur Bewältigung des Verkehrs in den einzelnen Richtungen. Abgesehen von der fast ganz in deutschen Händen befindlichen Küstenschifffahrt, befindet sich die europäische Fahrt erheblich länger und in größerem Umfange als der überseeische Schiffsverkehr in den Händen außerdeutscher Unternehmer.

Die Entwickelung seit Mitte der achtziger Jahre.

Nach Mitte der achtziger Jahre setzt die zweite große Periode des Aufschwunges der Rhederei und der Einrichtung größerer Linien ein.

In der amerikanischen Fahrt tritt das Bedürfniß nach Einführung des Expreßdienstes mit vollendet konstruirten, ganz vorwiegend für die Personenbeförderung bestimmten, erst einschraubigen, dann Doppelschrauben-Schnelldampfern von über 5000 Registertonnen Raumgehalt immer entschiedener zu Tage. Bisher hatten die Dampfer ein Maximum von 12 bis 13 Seemeilen in der Stunde erreicht. Die Fortschritte im Maschinenbau gestatten eine ständige Vergrößerung der Geschwindigkeit, die bald von 16 bis 17 auf 19 Seemeilen wuchs. Gleichzeitig wächst auch der Raumgehalt der Frachtdampfer in einem früher nicht für möglich gehaltenen Maße, wie denn ein modernes Transportschiff z. B. mehr Getreide in sich aufnehmen und in einem Jahre befördern kann, als zu Anfang des 17. Jahrhunderts überhaupt der Jahresumsatz auf dem Hamburger Markt betragen hatte.

Auf diesem Gebiete liegt die großartigste Entwickelung und hier wachsen jene Riesenunternehmungen empor, die in einem einzelnen Betriebe mehr an Güter- und Passagiertransporten und Seemeilenzahl im Jahre leisten können, als 50 Jahre zuvor die gesammte deutsche Rhederei.

Die Entwickelung der modernen Großrhedereibetriebe.

Die Hamburg—Amerika-Linie und der Norddeutsche Lloyd, die drei Viertel der deutschen Dampfertonnage kontrollirten,

waren inzwischen in die erste Reihe der großen internationalen Ozeantransport-Gesellschaften eingerückt. Die 20 Dampfer der ersteren konnten sich 1881 rühmen, auf rund 100 Reisen über 1 Million Seemeilen zurückgelegt zu haben, und der Norddeutsche Lloyd verkündete bei seinem 25. Jubelfest im folgenden Jahre, daß seine 36 Dampfer eine Strecke 73mal so lang wie der Erdumfang durchmessen hätten.

Der Aufschwung wurde alsbald besonders durch die wirksam ausgenutzte weltwirthschaftliche Konjunktur und durch die Einführung der Reichssubventionen für den Postdampferdienst gefördert. Ersteres leitete zur Begründung einer weiteren Anzahl von größeren Dampfschifffahrts-Gesellschaften und zur Einführung zahlreicher neuer Linien, letzteres zur Aufnahme des Betriebes auf bisher gar nicht oder wenig befahrenen Linien im großen Stile.

Durch die Subventionsgesetze von 1885 und 1888, denen bald darauf 1893 ein Nachtragsvertrag folgte, wurde der Norddeutsche Lloyd bestimmt, eine Dampfschiffsverbindung durchs Mittelmeer nach Ceylon, Niederländisch-Indien und China nebst Anschlüssen nach Japan in vierwöchiger Wiederkehr, ferner in achtwöchigem Abstande die Anschlußfahrten nach Deutsch-Neu-Guinea aufzunehmen und einen vierwöchentlichen australischen Turnus zu schaffen. Nebenher förderten Vergütungen belgischerseits für das regelmäßige Anlaufen von Antwerpen das Unternehmen. Gleichfalls wurde die staatliche Subvention nunmehr der 1890 begründeten deutschen Ostafrika-Linie zwecks Herstellung einer guten Verbindung mit den deutschen Kolonien zu Theil.

Aus rein privater Initiative sind andererseits in Hamburg die Deutsch-Australische Dampfschifffahrts-Gesellschaft, die Deutsche Levante-, die Woermann-Linie hervorgegangen.

In Bremen traten zu den in günstiger Entwickelung begriffenen älteren Gesellschaften „Neptun“ und „Hansa“, welch letztere die Ostindien-Fahrt vornehmlich pflegte, gegen Ende der achtziger Jahre „Argo“, „Triton“, „Visurgis“ und „Rickmers“ ꝛc. hinzu. — Langsam mehrte sich in den Hansastädten wie in den anderen deutschen Hafenplätzen die Zahl der den europäischen Verkehr regelmäßig besorgenden Dampfschifffahrts-Gesellschaften.

Einzelne Gründungen von Dampfschifffahrts-Gesellschaften

zwar wurden nach kurzem oder längerem Bestehen von anderen Unternehmungen aufgesogen, so die Hamburger Hansa-Linie von der Hamburg—Amerika-Linie, die Pacific-Linie vom „Kosmos“ und die Kingsin-Linie wiederum in der allerneuesten Zeit unter Betheiligung des „Lloyd“ von der Hamburg—Amerika-Linie, die auch mit dem Rheder Sloman einen Theil des Betriebs gemeinsam führt, während sich die eine kurze Zeit bestehende Kalkutta-Linie nicht zu halten vermochte und andererseits der Norddeutsche Lloyd sich veranlaßt sah, seine englische Fahrt neuerdings aufzugeben und seine Schiffe an die Gesellschaft „Argo“ zu verkaufen. 1899 hat der „Lloyd“ dafür zwei ausländische Linien, die Scottish Oriental Co. und Holtsche East India Ocean Steamship Co., für den Betrieb der ostasiatischen Küstenfahrt aufgesogen.

Schließlich spielt eine besondere Rolle unter den Aktienbetrieben die im Anschluß an den Standard Oil Trust begründete Tankdampfer-Linie der Deutsch-Amerikanischen Petroleum-Gesellschaft, die von dem deutschen Zweig jenes Unternehmens kontrollirt wird.

Neben diesen in jeder Beziehung sich ausdehnenden Gesellschaften sind eine Reihe von größeren Privat-Rhedereibetrieben von Bedeutung, so die Hamburger Linien von Sloman und de Freitas, die namentlich mit dem Mittelmeer, seit Alters aber auch mit einzelnen Theilen von Amerika Verbindungen unterhalten, wie sich überhaupt in der europäischen Fahrt, der allgemeinen Frachtfahrt nach verschiedenen überseeischen Plätzen und der überseeischen Küstenschifffahrt immerhin noch eine große Anzahl von Privat-Rhedereien gehalten hat. — Auch hier indeß dringt der Gesellschaftsbetrieb vor. In Flensburg, Lübeck und Stettin sowie an anderen Plätzen sind Gesellschaften für allgemeine Frachtfahrt entstanden; selbst im Gebiet der Segelschiffsrhederei nimmt neben den alten Unternehmungsformen, der privaten und Parten-Rhederei, der gesellschaftliche Großbetrieb heute zu. Hier sind seit den achtziger Jahren große Stahlschiffe mit bis zu fünf Masten und maschinellen Einrichtungen zur Bedienung der Segel eingeführt, die infolge großer Leistungsfähigkeit und billigen Betriebes neue günstige Aussichten für die überseeische Fahrt eröffneten. Der schönste Typ ist der moderne Riesensegler „Potosi“ des Hamburger Rheders Laeisz, der gemeinsam mit einer Reihe anderer solcher Schiffe nach der Westküste von Südamerika verkehrt.

Im Uebrigen aber ging die Segelschifffahrt ständig zurück. Auf dem Vordringen der Dampfschifffahrt und der Dampfschiffsrhederei beruht die günstige Gestaltung, welche die Rhederei der Hansestädte angenommen hat, während daraus andererseits, aus den Vorbedingungen sowie den Folgeerscheinungen, die sie erzeugt, der theils relative, theils absolute Rückgang der Rhedereien der kleineren Nordseehäfen und der Ostseehäfen sich erklärt. Noch heute z. B. sieht man im Hafen von Danzig einzelne hölzerne Segelschiffe des alten Typus unthätig verwittern, die hier, im Prozeß langsamen Verfalles angesichts der gewaltig aufstrebenden, modernst eingerichteten Schichauschen und Kaiserlichen Eisenschiffswerften ein bezeichnendes Bild des Dahinschwindens der alten Betriebsweise in der Schifffahrt und des Unterganges der alten, einst so stolzen Danziger Segelflotte bieten.

In neuester Zeit hat sich die Tendenz der Ausbildung zum Großbetrieb sogar auf die Fluß- und Küstenschifffahrt ausgedehnt; mit der Entstehung des Seeschleppschiffverkehrs, der auf Seeleichtern in großen Schleppzügen Massengüter von Hafen zu Hafen befördert, rückt das letzte Stündlein des Kleinbetriebs ein ganz erhebliches Stück näher. Einzelne Häuser und Gesellschaften errichten große Schleppschifffahrtsunternehmungen mit Filialen und Agenturen an zahlreichen Plätzen, nicht nur Deutschlands, sondern auch Skandinaviens, Rußlands und im Westen und bekommen das ganze Geschäft in die Hand.

So findet sich überall dasselbe Bild. Hie und da werden auch in Zukunft einzelne kleine Unternehmen für Dampf- und Segelschifffahrt bestehen bleiben, der Großverkehr aber auf allen Gebieten geht naturnothwendig infolge der Verkehrserfordernisse der heutigen Zeit auf die mächtigen, großkapitalistisch betriebenen, zentralisirten Unternehmungen über.

Das Wesen des modernen Rhederei-Großbetriebes.

Der heutige Betrieb, verglichen mit dem alten, arbeitet mit vollständig anderen Faktoren. Der frühere Holzsegler mit 200 bis 500 Registertonnen Raumgehalt im Preise von vielleicht 20000 bis 50 000 Mark ist heute verdrängt durch das große Segelschiff von 2000 und 3000 und mehr Registertonnen, wenn nicht durch das große stählerne Dampfschiff von 4000 bis 5000, ja bis 13 000 und noch mehr Registertonnen, das ein Objekt von

mehreren Millionen ausmacht, während der große Schnelldampfer von 15 000 und mehr Registertonnen Raumgehalt über 10 bis 12 Millionen kostet.

Die Gütermenge, welche solch ein Schiff laden kann, heranzuziehen und schnell fortzuschaffen, bedarf es eines vielgestaltigen kaufmännischen und technischen Apparats. Während letzterer meist durch den Staat oder besondere Kai- und Lagerhausgesellschaften geliefert wird, läßt sich ersterer um so wirksamer ausgestalten, je größer und spezialisirter man den Betrieb entwickeln kann. All die Vortheile, die im konzentrirten kaufmännischen Unternehmen daheim und in den an fremden Plätzen angelegten Passagierdienst- und Frachtkontoren und Agenturen in dieser Richtung erwachsen, mehren sich durch die zwischen Rhedereigesellschaften und anderen Transportgesellschaften in Flußschifffahrt und Eisenbahn einerseits sowie den vielgestaltigen Groß- und Riesenfabrikbetrieben der verschiedenen Länder andererseits sich herausbildenden stabilen Beziehungen und Vereinbarungen.

Es entwickeln sich naturgemäß Unternehmungen, die das Netz ihrer Linien über die ganze bewohnte Erde hin auszudehnen bestrebt sind; sie versuchen das schon im Interesse ihrer gewaltigen Kapitalien, die, einseitig verwendet durch politische oder wirthschaftliche Depressionen in einem einzelnen Lande nur allzu leicht bedenklich gefährdet werden könnten.

Die deutsche Rhederei um die Jahrhundertwende.*)

Ueber die moderne Gestaltung der deutschen Rhederei geben die nachfolgenden Angaben Auskunft.

Die deutsche Handelsflotte verfügte am Anfang des Jahres 1899 über 3541 Schiffe mit 1 639 652 Registertonnen netto, und zwar über 1223 Dampfschiffe mit 1 038 400 Registertonnen und 2318 Segelschiffe mit 601 161 Registertonnen Raumgehalt. Das bedeutet eine Verdoppelung der Dampfertonnage binnen der letzten 10 Jahre (sie betrug Anfang 1890 nur 531 400 Registertonnen) und eine Fortdauer in dem Rückgange der Seglertonnage, die Ende der siebziger Jahre mit 926 800 Registertonnen netto ihren höchsten Stand erreicht hatte, seitdem langsam zurückwich und in den letzten 10 Jahren wiederum um 10 pCt. zurückgegangen ist. Infolge dieses

*) Siehe Tabelle am Schluß. Theil III, S. 476/477.

Zurückbleibens der einen Betriebshälfte des Gewerbes hat sich die Vermehrung des Tonnenraumes der gesammten deutschen Seehandelsflotte auf etwa 50 pCt. im letzten Jahrzehnt gestellt.

Die Transportleistungsfähigkeit der gesammten deutschen Handelsflotte aber, die den besten Vergleichsmaßstab liefert, — eine Dampfertonne gleich 3 Segelschiffstonnen gesetzt —, hat innerhalb des Jahrzehntes 1870 bis 1880 um etwa $^1/_3$ Million Registertonnen, von 1,1 auf 1,43 Millionen, in dem Jahrzehnte 1880 bis 1890 aber bereits um über $^3/_4$ Millionen Registertonnen, in dem letztvergangenen Jahrzehnte gar um fast das Doppelte, von $2^1/_4$ auf 4 Millionen, zugenommen.

Die Entwickelung der deutschen Handelsflotte in dem letzten Jahrzehnte überflügelte relativ diejenige sämmtlicher anderen Völker. Die Welthandelsflotte wuchs an Transportleistungsfähigkeit um ein Drittel, die Flotte der deutschen Rhederei um zwei Drittel, und der Antheil Deutschlands an der Welthandelsflotte hat sich im letzten Jahrzehnte um mehr als 1 pCt., im letzten Vierteljahrhundert um fast 3 pCt. erhöht, während z. B. der Antheil der englischen Rhederei, mit ihrer allerdings noch sechs- bis siebenfachen absoluten Ueberlegenheit, langsam zurückweicht.

Die Durchschnittsgröße der deutschen Schiffe mit regelmäßiger Besatzung betrug Anfang 1899 für einen Dampfer 1371 Registertonnen, für einen Segler 258 Registertonnen.

Mit seinem Besitz von 22 Dampfern von je mehr als 10 000 Nettoregistertonnen schreitet Deutschland allen Rhedereiländern der Welt voran.

An Besatzung waren am 1. Januar 1899 vorhanden auf Segelschiffen 13 550, auf Schleppschiffen 485, auf Dampfschiffen 29 111, insgesammt 43 146 Mann.

Aeußere Betriebsgestaltung der deutschen Rhederei.*)

Nach dem Register des Germanischen Lloyd, das im Allgemeinen Schiffe von 50 Bruttoregistertonnen an, nur mit vereinzelten Ausnahmen kleinere, aufnimmt, gab es 1899 an Deutschlands Küsten 690 Segelschiffsrhedereien, 252 Dampfschiffsrhedereien, einschließlich der Fischdampferrhedereien und 32 Rhedereien mit gemischtem Dampf- und Segelschiffsbestande.

*) Siehe die Tabellen am Schluß. Theil III, S. 459 a, b.

Ihr gesammter Schiffsbesitz — insgesammt 2543 Schiffe — vertheilt sich der Zahl nach fast gleichmäßig je zur Hälfte auf die Gruppen der Segler und der Dampfer. Man hatte 1899 registrirt: 1107 Segler nebst 168 Seeleichtern und Schleppkähnen, 35 Yachten und 8 Amtsschiffen einerseits und 1157 Dampfer nebst 46 Fischdampfern, 1 Yacht und 19 Amtsbarkassen andererseits. (Die Schiffe unter 50 Tonnen giebt die Reichsstatistik auf 1483 an, darunter 1437 Segelschiffe.)

Gliedert man die Betriebe nach Größenklassen, so ergiebt sich ein Bild, dessen Züge sich mit den Beobachtungen in anderen deutschen Gewerben decken. Die Kleinbetriebe stehen der Zahl nach zu den Großbetrieben in einem umgekehrten Verhältniß, wie der Leistung nach. Die Zahl und Tonnage der den wenigen Großbetrieben gehörigen Schiffe ist nämlich so bedeutend, daß sie der Gesammtheit der kleinen Rhedereien beinahe das Gleichgewicht halten. Da die mittleren Klassen gering besetzt sind, so ergiebt sich ein das ganze Gewerbe bestimmender polarer Gegensatz von Groß- und Kleinunternehmen. — Zwischen der Segelrhederei und der Dampfschiffsrhederei bestehen allerdings beträchtliche, das Gesammtbild in Einzeltheilen modifizirende Abweichungen.

Die gesammten registrirten 974 Rhedereien vertheilen sich auf die elf Größenklassen von 1, 2, 3, 4, 5, 6 bis 10, 11 bis 20, 21 bis 30, 31 bis 40, 41 bis 50 und mehr als 50 Schiffen der Zahl der Betriebe nach derart, daß die unterste Größenklasse 70 pCt., also mehr als doppelt so viel Betriebe umfaßt als sämmtliche übrigen, daß auf die Klassen bis zu fünf Schiffen über neun Zehntel und auf die Klassen bis zu zehn Schiffen 96 $^2/_3$ pCt. sämmtlicher Betriebe entfallen.

Umgekehrt ist das Bild, wenn man den Schiffsbesitz der Rheder in den verschiedenen Klassen miteinander vergleicht. Während in diesem Falle auf die Klasse mit je einem Schiffe nur ein reichliches Viertel, auf diese und die folgenden Klassen bis zu 5 Schiffen insgesammt nur die Hälfte aller Schiffe entfällt, verfügen die mehr als 5 Schiffe besitzenden Gruppen, die nur ein Zehntel der Rhedereibetriebe ausmachen, über die andere Hälfte der Schiffe.

Noch schärfer spitzen sich schließlich die Gegensätze zwischen Betriebszahl und Betriebsumfang der einzelnen Klassen zu, wenn man den Schiffsraumbesitz betrachtet. Dann ergiebt sich, daß die sieben Zehntel aller Rhedereien mit je einem Schiff

nur ein Zwanzigstel der Gesammttonnage kontrolliren; der Norddeutsche Lloyd und die Hamburg—Amerika-Linie allein dagegen über etwa 23 pCt. der Gesammttonnage verfügen; die Betriebsintensität ist hier 400 bis 500 mal so stark wie in der untersten Gruppe. Diese beiden Rhedereien umfassen also 1899 fast ein Viertel der gesammten registrirten Schiffsräume. Die Klassen der mittleren Rhedereien von 6 bis 20 Schiffen gebieten über etwa ein Zehntel sämmtlicher Rhedereien, darunter besonders die großen Segelschiffsbetriebe; sie beanspruchen fast vier Zehntel der gesammten Nettotonnage.

Nach der Raumgröße*) geordnet, ergiebt sich folgendes Bild für den Schiffsbesitz:

Von den 974 Rhedereien verfügen drei Viertel nur über weniger als je 500 Nettoregistertonnen. Nur bei 3 pCt. der Rhedereien umgekehrt übersteigen die Gesammtschiffsräume je 10 000 Tonnen; auf den Rhedereibetrieb von 500 bis 10 000 Tonnen kommen 21,6 pCt. Das Auseinanderstreben der Betriebsgrößen, von einem mäßigen Mittelumfange hinweg zeigt die Vertheilung der Tonnagen auf die einzelnen Stufen in noch schärferer Zuspitzung. Die drei Viertel der gesammten Rhedereien, welche 500 Tonnen noch nicht erreichen, beanspruchen von der Gesammttonnage von 1 714 221 Tonnen netto nur 3,8 pCt. Ja, auf die 88,4 pCt. der Rhedereien, deren Schiffsräume nicht 2500 Tonnen übersteigen, kommen nur 12,6 pCt. der Tonnage.

Allein rechnerisch betrachtet würde also anscheinend der Ausfall dieser kleineren Rhedereien nicht allzu erheblich ins Gewicht fallen. Was dagegen für ein volkswirthschaftlicher Werth in diesen fast ausschließlich den Größenklassen mit 1 bis 5 Schiffen angehörigen Rhedereibetrieben steckt, liegt klar auf der Hand, wenn man die ungeheure Bedeutung des Küstenschifffahrtsverkehrs, des Ladungs- und Löschgeschäftes — alles überwiegend Arbeit des Kleinschifffahrtsbetriebes — berücksichtigt. — Für den großen Seehandel Deutschlands kommen natürlich meist erst die Rhedereien von 2500 und 5000 Tonnen und mehr in Betracht. Während sich bei den Gruppen bis zu je 2500 Registertonnen Schiffsbesitz Zahl- und Tonnage-

*) Soweit die Tonnage genau registrirt ist. Die hier und da fehlenden Angaben für einzelne, meist kleinere Schiffe, können aber an dem Gesammtergebniß nichts ändern.

antheil wie 7 : 1 verhielten, ist hier das Verhältniß umgekehrt 1 : 7,5.

Am ausgeprägtesten ist der Gegensatz zwischen Betriebsanzahl und Betriebsumfang bei den großen Rhedereien mit je über 50 000 Registertonnen netto. Fünf Rhedereien, 0,5 pCt. sämmtlicher Betriebe, haben über ein Drittel der Nettotonnage in ihrem Besitz, oder, wenn man die neun Rhedereien der Klasse von 25 000 bis 50 000 Nettotonnen noch hinzunimmt, so stellen 1,4 pCt. der deutschen Rheder etwas über die Hälfte der gesammten Rhedereitonnage; — in absoluten Zahlen: 14 von den 974 deutschen Rhedereien beanspruchen von den fast $1^3/_4$ Millionen Registertonnen nahezu $^9/_{10}$ Millionen Tonnen!

Diesen Charakter des Auseinanderstrebens der Betriebsformen nach Zahl und Umfang vom Mittelbetrieb hinweg verdankt die Rhederei besonders dem Dampfschiffsbetriebe.

Vier Fünftel aller Dampferrhedereien, die bis zu fünf Schiffen besitzen, kontrolliren nur 13 pCt. der Dampfertonnage; die mittleren Betriebe, welche ein Siebentel aller Betriebe ausmachen, besitzen immerhin etwa ebenso viel Tonnage, wie die $3^1/_4$ pCt. der Betriebe in den Klassen von 21 bis 50 Schiffen (26 bis 28 pCt.). Die Hamburg—Amerika-Linie und der Norddeutsche Lloyd aber, die daneben noch einen nicht unbedeutenden Park verschiedenartiger Hilfsschiffe besitzen, stellen allein mit ihrem Seedampfertonnengehalt diese Unternehmungen alle in den Schatten; ihnen gehört ein Drittel der gesammten Dampfertonnage, ebenso viel wie 94 pCt. aller Dampferrhedereien, das sind alle mit einem Besitz bis zu 15 Schiffen, besitzen. Die Schiffsräume der beiden Riesenunternehmungen sind durchschnittlich fünf- bis sechsmal so groß wie bei den Mittelbetrieben, elfmal so groß wie bei den Kleinbetrieben.

Fragt man schließlich nach der Vertheilung des Schiffsraums auf die einzelnen Klassen der Dampferrhedereien, so zeigt sich, daß weit über die Hälfte der Rhedereien, nämlich rund 150, an Schiffsraum weniger als je 500 Tonnen besitzen; sie alle zusammen verfügen über noch nicht 2 pCt. der gesammten Dampfertonnage, ja volle zwei Drittel der Rhedereien überschreiten die Tonnenzahl von je 1000 Registertonnen nicht und sind dementsprechend an der Gesammttonnage aller Dampfschiffsrhedereien nur mit kaum 4 pCt. betheiligt. Auf die mittleren Rhedereien von 1000 bis 5000 Registertonnen entfällt ein Fünftel der Betriebe mit etwa 11 pCt. Antheil

an der Gesammttonnage. Auf die nächste Gruppe von 5000 bis 10 000 Registertonnen entfällt ebenso viel Raumgehalt bei nur etwa 6½ pCt. von der Gesammtzahl der Betriebe.

Die übrigen 6 pCt. der Rhedereien, diejenigen mit mehr als 10 000 Registertonnen umfassen drei Viertel aller Dampfertonnage; die Schiffsräume ihrer einzelnen Dampfer übersteigen sämmtlich im Durchschnitt 1000 Registertonnen, in der obersten Klasse sogar 2600 Registertonnen.

Da die Dampfschiffsrhederei nun dem Raumgehalt nach zwei Drittel, der Leistungsfähigkeit nach sogar sechs Siebentel der Gesammtschiffsrhederei ausmacht, so bestimmt das Größenverhältniß ihrer Betriebe im Wesentlichen dasjenige der Betriebe in der Gesammtrhederei. Immerhin bewirkt der abweichende Charakter der Segelrhederei hier und da einige Einschränkungen und Verschiebungen in den Detailzügen des Bildes.

Gewiß konzentrirt sich auch in der Segelrhederei die Mehrzahl aller Betriebe auf die Einschiffsklasse, die über vier Fünftel der Segelrhedereien umfaßt, ja fast 95 pCt. aller dieser Rhedereien gehören den Klassen von 1 bis 5 Schiffen an, aber anders als bei der Dampfschiffsrhederei entfällt auch ein größerer Bruchtheil der Tonnage, nämlich 11½ pCt., allein auf die unterste Klasse, und gar 48 pCt., also fast die Hälfte, auf die Rhedereien bis zu 5 Schiffen. Die Kleinbetriebe spielen also in der Segelrhederei eine wesentlich andere, bedeutungsvollere Rolle als bei dem Dampferbetrieb, wie denn andererseits ganz große Betriebe mit mehr als 20 bis 30 Segelschiffen nicht existiren.

Eine erhebliche Neigung zur Großbetriebsentwickelung ist allerdings auch hier genügend erkennbar; auf die 5 pCt. der Betriebe mit über je 5 Schiffen entfällt eine ebenso große Tonnenzahl (49 pCt.) wie auf die unteren Betriebsklassen: die größten Segelbetriebe finden sich in der Klasse von 11 bis 20 Schiffen, wo die Durchschnittstonnenzahl einer Rhederei 18 000 weit überschreitet.

Im Allgemeinen, wenn auch in geringerem Grade als bei den Dampfschiffsrhedereien, wiederholt sich bei den Segelbetrieben die Erscheinung, daß, so groß die Zahl der Betriebe ist, die auf eine Klasse entfällt, so gering der Tonnengehalt, über den der einzelne verfügt. Das Gesammtergebniß stellt sich auch hier dar als ein Rückgang der Bedeutung der zahllosen

Kleinbetriebe gegenüber der auf immer weniger Unternehmungen sich konzentrirenden Riesenbetriebsform.

Die letztgedachte Erscheinung ist nach all dem Gesagten ganz natürlich; die selbstverständliche Ergänzung zu der Thatsache fortschreitender Massengüterbewegung in bestimmten Richtungen, wie schon oben ausgeführt worden.

Innere Betriebsgestaltung. Finanzielle Grundlagen.

Die finanziellen Grundlagen für die Entfaltung des deutschen Rhedereigewerbes haben naturgemäß eine ständige Erweiterung erfahren.

Wenn auch keine abgeschlossene Darstellung der Kapitalkraft aller Unternehmungen möglich ist, so gestatten doch die in der Denkschrift über „die Steigerung der deutschen Seeinteressen von 1896 bis 1898" zusammengetragenen Daten über die hauptsächlichen Rhederei-Aktiengesellschaften einen Ueberblick über die Entwickelung nach dieser Richtung hin.

Die Kapitalanlagen im großen überseeischen Dampfschifffahrtsbetriebe wuchsen z. B. in Hamburg zwischen 1886 und Ende 1899 von 29¼ Millionen auf 106 Millionen Mark Aktien und von rund 10 Millionen auf 21¾ Millionen Mark Prioritäten, in Bremen aber von etwa 35 Millionen auf 116¾ Millionen Mark Aktien und von 27 Millionen auf 44 Millionen Mark Prioritäten an. Das in der Hamburger und Bremer Rhederei um das Jahr 1900 angelegte Aktienkapital hat einen Kurswerth von fast ⅓ Milliarde Mark, und dabei sind die großen erstklassigen Rhedereifirmen, die nicht Aktiengesellschaften sind, wie Laeisz, Sloman, de Freitas, Wencke, Woermann &c. in Hamburg, die über weitere 100 Millionen verfügen, und eine Anzahl Bremer Rhedereien nicht eingerechnet. Inzwischen hat die Hamburg—Amerika-Linie eine Erhöhung ihres Kapitals um weitere 15 Millionen Mark beschlossen.

Diese gewaltigen Summen stecken überwiegend im Schiffspark der betreffenden Rhedereien, der am Anfang des Jahres 1900, einschließlich der in den Bau gegebenen Schiffe, einen Anschaffungswerth von fast ½ Milliarde Mark verkörperte. Für die Neubeschaffung der Schiffe der gesammten deutschen Handelsflotte würde sich ein Betrag von ¾ Milliarde Mark

angesichts der in den letzten Jahren eingetretenen Preissteigerungen kaum als ausreichend erweisen. In ihrem jetzigen Zustand (Anfang 1900) hat die deutsche Handelsflotte einen Buchwerth von über 1/2 Milliarde Mark; vier Fünftel davon entfallen auf die Dampfer, der Rest ganz überwiegend auf die stählernen, nur zum ganz geringen Theil auf die letzten hölzernen Segelschiffe.

Der Durchschnittswerth einer Dampferbruttotonne der deutschen Dampfer über 100 Tonnen ist Anfang 1899 mit etwa 220 Mark, der der Tonne eines eisernen Seglers auf etwa 150 Mark, der eines hölzernen Seglers auf 30 Mark veranschlagt.

Ueber die angelegten Kapitalien und die erzielten Ergebnisse der Unternehmungen ein erschöpfendes Bild für alle Größenklassen zu liefern, ist bei dem bisher vorliegenden Material kaum möglich. Bekannt sind in den letzten Jahren die Klagen der kleinen Schiffer namentlich in der Küstenschifffahrt geworden, die zeitweilig in der Konkurrenz fremder Flaggen diejenigen Gründe ihres wirthschaftlichen Rückganges erblicken wollten, welche in Wahrheit auf wirthschaftlich-technischer Grundlage beruhen. Zahlenangaben liegen nicht vor. Auch für die mittleren Betriebe der Auslandsfahrer sind, da sie gleichfalls meistens Privatunternehmungen oder offene Handelsgesellschaften sind, die Ergebnisse schwer zu überblicken. Für die großen Unternehmungen, insbesondere Aktiengesellschaften, ist eine Reihe von Ergebnissen zugängig. Immerhin lassen sich für Hamburg und Bremen auch für eine Anzahl der übrigen Größenklassen einige Feststellungen beibringen.

Der Rhedereibetrieb in Hamburg und Bremen.

50 Rhedereien, welche Ende 1899 an diesen beiden Plätzen bestanden und über eine Bruttotonnage von 1 484 850 Registertonnen im Werthe von 371 Millionen Mark verfügten, vertheilten sich der Zahl nach auf die Schiffszahlenklassen bis zu 5000 Bruttotonnen mit 48 pCt., auf die von 5000 bis 10 000 mit 14 pCt., auf die nächst höheren bis zu 25 000 bezw. 50 000 Tonnen mit 10 und 14 pCt., auf die zwischen 50 000 und 100 000 Tonnen mit 8 pCt., während 3 Rhedereien, d. h. 6 pCt., über mehr als 100 000 Registertonnen brutto verfügten.

Fast genau umgekehrt stellt sich auch hier die prozentuale Vertheilung dar, wenn man den Betriebsumfang zu Grunde legt. Dann entfallen kaum mehr als je 4 bis 5 pCt. auf die drei Klassen bis hinauf zu 25 000 Registertonnen; — fast 17 pCt. auf die Gruppe zwischen 25 000 und 50 000 Registertonnen: die deutsche Levante-Linie, die Woermann-Linie, de Freitas & Co., Deutsch-Amerikanische Petroleum-Gesellschaft, Dampfschiff-Gesellschaft „Argo", Deutsche Ostafrika-Linie, Dampfschiff-Gesellschaft „Neptun"; — 25 pCt. auf die Rhedereien zwischen 50 000 und 100 000 Registertonnen: Deutsche Rhederei-Gesellschaft „Hansa", Deutsche Dampfschiff-Gesellschaft „Kosmos", Rob. M. Sloman jun., Deutsch-Australische Dampfschifffahrts-Gesellschaft; — und genau die Hälfte auf die drei Rhedereien mit mehr als 100 000 Registertonnen: die Hamburg—Amerika-Linie, den Norddeutschen Lloyd, die Hamburg-Südamerikanische Dampfschifffahrts-Gesellschaft.

Dem Werthe ihrer Flotte nach betrachtet, dominiren die Großbetriebe noch stärker. Der Buchwerth der Schiffe der drei größten Rhedereien hat Ende 1899 213½ Millionen Mark betragen (der Zuwachs in den letzten beiden Jahren betrug hier allein 63 Millionen), er macht heut fast drei Fünftel der gesammten in den Hamburger und Bremer Schiffen steckenden 371 Millionen Mark aus. (Der Werth der ganzen in Frage kommenden Handelsflotte hatte sich Ende 1897 bei einem Gesammttonnengehalt von 1 220 641 Brutto-Registertonnen auf 257 Millionen und Ende 1898 bei 1 291 658 Brutto-Registertonnen auf 288¼ Millionen Mark belaufen.) (Siehe Tabelle, Theil III.)

Leistungen der Großrhedereibetriebe.

Was die Leistungen angeht, so liegen die Uebersichten für die größten Hamburger und Bremer Rhedereien vor (siehe Tabellen, Theil III).

Diese Ende 1899 mit einem Aktienkapital von 213,3 Millionen Mark und einem Prioritätenkapital von 57,17 Millionen Mark arbeitenden Gesellschaften, welche damals über 434 im Betrieb oder im Bau befindliche Schiffe mit 1 671 400 Brutto-Registertonnen verfügten, ließen weit über 1600 Reisen ausführen. Insgesammt wurden auf diesen Reisen 12½ bis 13 Millionen Seemeilen zurückgelegt. Sechs

von ihnen pflegten den Passagierdienst und beförderten über 1/3 Million Passagiere. Neun beförderten Gütermengen im Gesammtumfang von 7 3/4 Millionen cbm.

Die Erträge des Betriebsjahres beliefen sich auf über 50 Millionen Mark.

Insgesammt beschäftigten die acht Gesellschaften an Bord und an Land über 28 000 Angestellte, ungezählt mehrere Tausend auf Quaianlagen staatlich angestellte und von ihnen verwandte Personen. Mit Ausnahme der Hamburg—Amerika-Linie und des Norddeutschen Lloyd besitzen die Schifffahrtsgesellschaften keine eigenen Lösch- und Ladeplätze, Magazine und Reparaturwerkstätten in Deutschland, sondern bedienen sich der in Regie befindlichen öffentlichen Anlagen, wo etwa 3500 Personen beschäftigt sind.

Fünf Bremer Linien geben ihren Aufwand an Proviant, Kohlen, Schiffsausrüstung &c. mit rund 27 1/3 Millionen Mark an; fünf Hamburger Linien verzeichnen allein für den Proviant über 6 2/3 Millionen an Ausgaben.

Mit welchem Erfolge die Kapitalien im Großrhedereibetriebe arbeiten, zeigt eine Zusammenstellung für die 12 größten Hamburger Rhedereien, für das Jahrzehnt 1886/96, das allerdings eine Reihe sehr schlechter Jahre für die deutsche Rhederei aufweist, und entsprechend für die letzten drei Jahre 1897/99, und zwar sind während der ersteren Periode die Erträge der Hamburg—Amerika-Linie, der Hamburg-Südamerikanischen Linie, der deutschen Dampfer-Gesellschaft „Kosmos" und der deutschen Rhederei-Gesellschaft „Kingsin-Linie" für die Dauer von 11 Jahren, die der Hamburg—Pacific-Dampfer-Linie, der Hamburg—Kalkutta-Linie und der Deutsch-Australischen Dampfsch.-Gesellschaft für die Dauer von acht Jahren, die der „Dampfschiffsrhederei von 1889" und der Afrika-Dampfsch.-Aktien-Gesellschaft Woermann-Linie für sieben, der Deutschen Levante-Linie, der Deutschen Ostafrika-Linie und der Asiatischen Küstenschifffahrts-Gesellschaft für sechs Jahre, entsprechend der Dauer ihres Bestehens in dieser Zeit berücksichtigt; zur letzteren Periode liegt für das Betriebsjahr 1899 bei der Deutschen Ostafrika-Linie noch kein Ertragsbericht vor, während die 1897 liquidirende Hamburg—Kalkutta-Linie, die vom „Kosmos" aufgesaugte Pacific-Linie und die mit der Hamburg—Amerika-Linie und dem Norddeutschen Lloyd amalgamirte Kingsin-Linie überhaupt nicht mehr gesondert in Betracht kommen konnten.

In diesen 12 Unternehmungen war innerhalb der ersteren Periode, wenn man die jedes Jahr vorhandenen Kapitalien sowie entsprechend die Erträge addirt und zu einer Gesammtsumme vereinigt, ein Betrag von im Ganzen $627^1/_2$ Millionen Mark Aktien und $246^2/_3$ Millionen Mark Prioritäten ertragsberechtigt thätig. Hierauf wurden in dieser Zeit eine Gesammtdividende von fast 28 Millionen Mark und ein Prioritätenzins von $9^1/_2$ Millionen Mark vertheilt. Wie ungleich die Resultate bei den einzelnen Unternehmungen waren, geht daraus hervor, daß bei einigen Gesellschaften vorübergehend auch erhebliche Verluste an Kapitalien — $9^1/_5$ Millionen im Ganzen, besonders zwischen 1893 und 1896 — und bei den Betriebsaufwendungen und -einrichtungen — fast 2 Millionen im Ganzen — angegeben werden.

In der letzteren Periode 1897/99 hingegen, in diesen Jahren des jüngsten wirthschaftlichen Aufschwungs, haben sich die Gewinnbeträge, nachdem nunmehr auch eine gewisse Stabilisirung des Betriebes eingetreten ist, erheblich günstiger gestellt.

Auf die in diesen Jahren ertragsberechtigten Summen an Aktienkapitalien — 436 Millionen Mark — und Prioritätenkapitalien — 158 Millionen Mark — wurden aus dem Gewinnertrage sämmtlicher Fahrten, Betriebseinrichtungen und geschäftlichen Transaktionen in der Höhe von $112^1/_2$ Millionen Mark über $32^1/_4$ Millionen Mark Dividende und 6,3 Millionen-Mark Prioritätenzins vertheilt.

Zwei Riesenunternehmungen in der deutschen Rhederei um die Jahrhundertwende.

Das imposanteste Bild im deutschen Großrhedereibetriebe gewähren an der Jahrhundertwende die beiden Riesenunternehmungen der Hamburg—Amerika-Linie und des Norddeutschen Lloyd, die beide mit je mehr als 500 000 Brutto-Registertonnen, einschließlich der im Bau befindlichen Dampfer und der Hilfsfahrzeuge, die Großschifffahrt im neuen Jahrhundert beginnen.

Die **Hamburg—Amerika-Linie** beschäftigte an Land, abgesehen von den Stauarbeitern in auswärtigen Häfen, 8145 Personen, darunter 5 Geschäftsleiter, 826 technische, 267 kaufmännische Angestellte und 7049 Arbeiter (Dockarbeiter, Stauer, Ewerführer ꝛc.).

Daneben 26 Kraftmaschinen mit 1135 indizirten Pferdestärken, 12 Dynamos mit 1074 Volt und 3272 Ampere und 218 Arbeitsmaschinen.

Ihre Ozeandampferflotte bestand nach der letzten Veröffentlichung im März 1900 aus 70 im Betriebe und 25 im Bau befindlichen Schiffen, die 336 143 bezw. 179 485 Brutto-Registertonnen, insgesammt also 515 628 Brutto-Registertonnen fassen. Unter den bereits in Dienst gestellten Dampfern besitzen 7 je über 10 000 Brutto-Registertonnen, von den Neubauten erhalten 3 entsprechende Abmessungen.

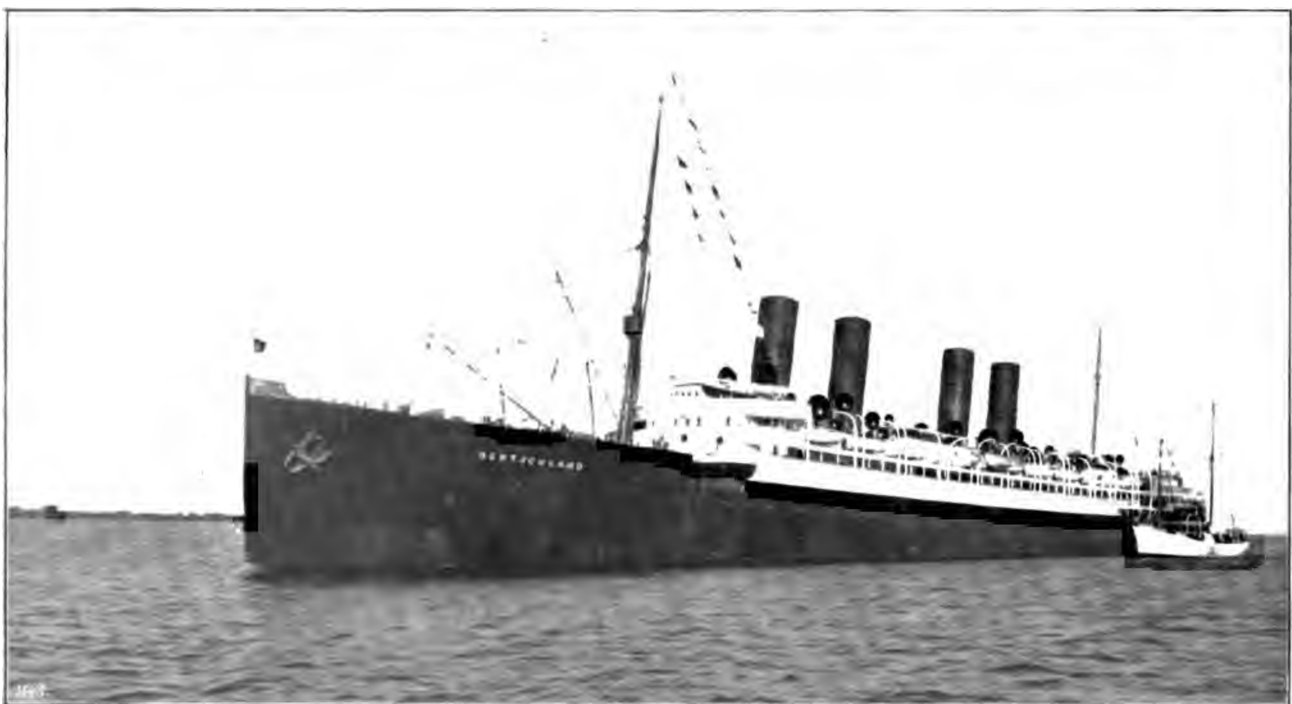
Unter den Neubauten befindet sich der voraussichtlich schnellste Dampfer der Welt, die am 10. Januar 1900 auf dem Stettiner „Vulkan“ vom Stapel gelassene „Deutschland“, mit einer Länge von 202 m, einer Wasserverdrängung von 23 000 Tonnen und einem Brutto-Raumgehalt von 16 000 Registertonnen. Die Leistung ihrer Maschinen ist auf 33 000 indizirte Pferdestärken berechnet. Sie vermag neben einer Besatzung von 550 Mann 1320 Passagiere, darunter 1000 Kajütpassagiere, aufzunehmen.

Ein richtiges Bild von der Bedeutung dieser gewaltigen Ozeanflotte, deren kleinster Dampfer 1818 Brutto-Registertonnen mißt, ergiebt ein Vergleich mit den Schiffsbeständen ganzer Rhedereiländer.

An Dampfern von mehr als 1800 Tonnen besitzen nach den neuesten Feststellungen Schweden und Norwegen 358 695 Tonnen, Italien 373 579 Tonnen, Spanien 371 842 Tonnen, Oesterreich 292 245 Tonnen, Japan 320 185 Tonnen, Holland 255 208 Tonnen, Rußland 183 344 Tonnen und Belgien 141 977 Tonnen.

Die Ozeandampferflotte der Hamburg—Amerika-Linie ist somit größer als die hier in Betracht gezogene Großdampferflotte jedes einzelnen der genannten Staaten, ja sie übersteigt auch beispielsweise diejenige von Oesterreich und Rußland zusammengerechnet um rund 40 000 Tonnen.

Neben dieser Ozeanflotte verfügt die Gesellschaft sodann über eine solche von 76 Flußdampfern und Seeleichtern von rund 15 000 Brutto-Registertonnen, denen sich 31 Neubauten im Umfange von 10 000 Brutto-Registertonnen zugesellen, so daß sich schließlich der Gesammt-Schiffsbestand der Hamburg—Amerika-Linie Ende März, einschließlich der im Bau befindlichen Dampfer und Hilfsfahrzeuge, auf 202 Schiffe mit einem Gesammtraumgehalt von 541 100 Brutto-Registertonnen stellt.



Schnelldampfer „Deutschland" der Hamburg-Amerika-Linie.

Deplacement 23 200 Tonnen, Geschwindigkeit 23 Knoten.

Das Durchschnittsalter der Schiffe ist ein äußerst niedriges; es beträgt, nach dem Tonnengehalt berechnet, gegenwärtig fünf Jahre. Die 78 in Dienst gestellten oder bereits Bauraten beanspruchenden Ozeandampfer stehen Ende 1899 mit 85 Millionen, Ende März 1900 mit über 98 Millionen, die Flußdampferflotte mit über $2^1/_3$ Millionen Mark zu Buch.

An festen Betriebsmitteln verfügt die Gesellschaft neben ihren Verwaltungsgebäuden über eine Reihe von Werkstätten, Lagerschuppen, Baracken, Speichern mit Getreidehebern, ein Kühlhaus und ein Trockendock in Hamburg, über ausgedehnte Hochbauten in Cuxhaven und über Schuppenanlagen in Stettin. Eine geräumige Quaistrecke am Emder Außenhafen nebst Zubehör hat sie für 10 Jahre von der preußischen Regierung gemiethet.

Außerdem hat sie weiter zu eigen: mehrere Kohlendepots, Kontrolstationen, Schuppenstellen in Havre und Montreal, Landungseinrichtungen in Cherbourg und die bedeutenden Anlagen in Hoboken und auf St. Thomas.*)

Zum Betriebe all dieser Einrichtungen bedarf die Gesellschaft eines Aktienkapitals von 80 Millionen Mark und eines Prioritätenleihbetrages von $12^3/_4$ Millionen Mark.

Seit Mitte der achtziger Jahre, seit dem Beginn der Riesenausdehnung des Betriebes hat die Gesellschaft im Durchschnitt $5^2/_3$ pCt. Dividende auf das Aktienkapital, das in derselben Zeit von 15 auf 65 Millionen angewachsen und nun neuerdings auf 80 Millionen erhöht worden ist, bezahlt.

Gegenüber dem Stande von 1890 mit $39^1/_4$ Millionen Mark Aktien und Prioritäten bedeutet der gegenwärtige Kapitalbestand mehr als eine Verdoppelung, wie sich denn ja auch die

---

*) Diese Anlagen sind einer unter deutscher Leitung stehenden amerikanischen Gesellschaft übertragen worden, an der die Hamburg—Amerika-Linie unter dem Namen „Hamburg—American Line Terminal and Navigation Company" in Hoboken zu dem Zwecke betheiligt ist, um im Falle einer ungünstigen Wandlung der amerikanischen Schifffahrtspolitik gegenüber den ausländischen Schiffen sich den Genuß der Vortheile der amerikanischen Flagge zu sichern. In Italien hat die neuere, die heimische Flagge gegenüber der fremden stark begünstigende Schifffahrtsgesetzgebung die Hamburg—Amerika-Linie zu einem ähnlichen Vorgehen veranlaßt; eine mit einem Kapital von 5 Millionen Lire ausgestattete italienische Dampfschifffahrts-Gesellschaft „Italia", mit dem Sitze in Genua, ist von ihr mit ins Leben gerufen worden, auf deren Leitung sie einen Einfluß auszuüben in der Lage ist.

Ozeandampferflotte nicht nur nicht der Schiffszahl nach verdoppelt, sondern dem Raumgehalt nach sogar verdreifacht bezw. vervierfacht hat. Der Schiffspark umfaßte 1890 41 Ozeandampfer mit 182 883 Brutto-Registertonnen, die mit 37 Millionen Mark zu Buch standen.

Die Leistungen des Rhedereibetriebes haben sich seit 1890 natürlich entsprechend gesteigert.

Während die Ozeandampfer damals auf 288 Reisen 86 156 Passagiere und 1 038 732 cbm Güter beförderten und dabei 2 300 000 Seemeilen zurücklegten, waren es 1899 auf 395 Reisen 101 975 Passagiere und 3 033 887 cbm Güter bei einer Gesammtstrecke von 4 113 000 Seemeilen.

Ein entsprechend großartiges Bild gewährt die Betriebsgestaltung des Bremer Riesenunternehmens.

Der **Norddeutsche Lloyd** verfügt am europäischen Platze über ein Personal von 3357 Personen, darunter 5 Geschäftsleiter, 1708 technische und 262 kaufmännische Angestellte, und über 1382 Arbeiter.

In seinen Betrieben am Lande arbeiten ferner 44 Kraftmaschinen mit 2173 indizirten Pferdestärken, 14 Dynamos mit 1506 Volt und 3615 Ampere und 457 Arbeitsmaschinen.

Seine Ozeanflotte umfaßte nach der letzten Veröffentlichung im März 1900, einschließlich der Neubauten, 105 Seedampfer, darunter 36 Küstendampfer, mit insgesammt 470 200 Registertonnen Brutto-Raumgehalt und 394920 indizirten Pferdestärken. Die Seeflotte setzt sich zusammen aus 11 Schnelldampfern, 13 Reichspostdampfern, 36 Postdampfern, 9 Frachtdampfern und 36 Küstendampfern; 28 dieser Schiffe sind Doppelschraubendampfer. In Bezug auf die Größe und Stärke seiner Schiffsmaschinen nimmt der Lloyd eine hervorragende Stellung ein; 23 seiner Schiffe verfügen über eine Stärke von mehr als 5000 Pferden, darunter Schnelldampfer von 18 000 bis 38 000 Pferdekräften. Das Durchschnittsalter der Schiffe betrug 7 Jahre, die Besatzungsziffer überstieg weit 8000 Mann.

Einschließlich der 138 Flußdampfer, See- und Flußschlepper, Leichterfahrzeuge und Kohlenprähme sowie des neu eingestellten Schulschiffes, mit insgesammt über 500 Mann Besatzung, 34 054 Registertonnen Brutto-Raumgehalt und 8325 indizirten Pferdestärken, hat seine Gesammtflotte jetzt einen Um-

fang von 506 754 Registertonnen und 403 245 Pferdestärken erreicht.

Der seit zwei Jahren in Fahrt befindliche Doppelschraubenschnelldampfer „Kaiser Wilhelm der Große“ mit der Durchschnittsleistung von 22,69 Seemeilen in der Stunde hat bisher die schnellste Fahrt über den Atlantischen Ozean ausgeführt. Auf einer Reise von Southampton nach Bremerhaven im Herbst 1899 erreichte der Dampfer seine größte Geschwindigkeit von 23,97 Seemeilen in der Stunde.

Neben seinem Schiffspark besitzt der Lloyd in Bremerhaven ein Trockendock mit Reparaturwerkstätten, Magazine für Proviant- und Schiffsausrüstung, einen Landungsplatz mit Bahnhof und Wartehalle für Reisende und Gepäckabfertigung, diverse Lagerschuppen für abgehende und ankommende Güter, und Kohlenschuppen; in Bremen ein Proviantamt, verbunden mit einer Dampfwäscherei, Werkstättenanlagen mit einer Gießerei und einem Gepäckschuppen; in New York Pieranlagen mit Wartehallen und Packhaus, die im letzten Jahre bedeutend erweitert wurden; in Genua, New York und Hongkong Betriebsinspektionen; verschiedene Kohlendepots in auswärtigen Häfen, verschiedene Kontrollstationen, eine Sanitätsstation in Rio Branco bei Santos und andere Anlagen.

Außerdem verfügt der Lloyd über das größte deutsche Trockendock, das neue Kaiserdock in Bremerhaven, welches er vom Bremischen Staat für eine jährliche Pachtsumme von 120 000 Mark in eigene Verwaltung genommen hat. Die Ausmessungen des Kaiserdocks sind so große, daß nunmehr auch Doppelschraubendampfer von der Länge und dem Umfang des „Kaiser Wilhelm der Große“ und des künftigen „Kaiser Wilhelm II.“ sowie natürlich auch die großen Barbarossa-Dampfer in Deutschland docken können, während man bisher gezwungen war, zu diesem Zwecke die englischen Docks aufzusuchen.

Neben den Werkstätten, welche auf dem Terrain des Kaiserdocks zu errichten sind, hat der Lloyd im letzten Jahre eine Anstalt für die Vornahme von Schleppversuchen an Schiffsmodellen erbaut.*)

Als eine Betriebsvervollkommnung ist ferner die Einführung der drahtlosen Telegraphie in den Nachrichtendienst zu be-

*) Siehe besonderen Aufsatz S. 417.

zeichnen, wodurch es ermöglicht worden ist, daß Dampfer auf See untereinander und mit Stationen drahtloser Telegraphie an den Küsten in Verbindung treten können.

Die Eröffnung des Dortmund—Ems-Kanals bot dem Lloyd Gelegenheit zur weiteren Ausdehnung seines Frachtverkehrs. Um an dem Nutzen, welcher von der neuen Wasserstraße für Handel und Verkehr zu erwarten ist, theilzunehmen, hat sich der Lloyd an der Ausdehnung des Betriebes der Schleppschifffahrts-Gesellschaft „Unterweser" mit einem größeren Kapital betheiligt. Zweck der Ausdehnung dieser Gesellschaft ist die Herstellung einer regelmäßigen Leichterverbindung mit den Häfen des Dortmund—Ems-Kanals.

Die 64 in Dienst gestellten Dampfer der transatlantischen Fahrt sowie die im Bau befindlichen, für welche bereits Anzahlungen geleistet sind, stehen Ende 1899 mit 102 Millionen, die Flußdampfer mit 4³/₄ Millionen zu Buch.

Ende 1899 verfügte der Lloyd über ein Aktienkapital und Prioritätenkapital von 112 Millionen Mark. Er zahlte in den Jahren 1886 bis 1899 im Durchschnitt 5,102 pCt. Dividende.

Seit 1890 hat er sein Kapital und seinen Schiffspark außerordentlich verstärkt. Das Kapital betrug 1890 60¹/₂ Millionen; der Schiffspark bestand aus 56 Dampfern mit 181 174 Registertonnen, die einen Buchwerth von 65 Millionen Mark repräsentiren.

Die hohe Zahl der Reisen seiner Schiffe — 370 im Jahre 1899 — über eine Gesammtstrecke von 3 545 000 Seemeilen —, der auf ihnen beförderten Passagiere und Güter — 197 226 Personen und 2 308 404 cbm — giebt eine Vorstellung von der Leistungsfähigkeit dieses gewaltigen Unternehmens. Bis Ende 1899 beförderte der Norddeutsche Lloyd auf transozeanischen Reisen im Ganzen fast 4 Millionen Passagiere.

Eine besondere nur von wenigen Unternehmungen getheilte Stellung in der deutschen Rhederei nimmt der Lloyd insofern ein, als er behufs Unterhaltung von regelmäßigen Dampferverbindungen mit den deutschen Schutzgebieten und Ostasien Subventionen seitens des Reiches genießt.

Ueber die Wohlfahrtseinrichtungen sei bemerkt, daß die Seemannskasse am 31. Dezember 1899 über ein Vermögen von 2¹/₄ Millionen Mark verfügte; bis zu diesem Zeit-

punkte hat sie Zahlungen im Gesammtbetrage von mehr als zwei Millionen an ihre Mitglieder geleistet. Der Bestand der Wittwen- und Waisen-Pensionskasse betrug am 31. Dezember d. J. gegen 500 000 Mark. Hierzu kommt noch eine neue Unterstützungskasse, die Anfang 1900 begründete „Elisabeth Wiegand-Stiftung“, zur Gewährung von Unterstützungen an Arbeiter und Angestellte.

Die wichtigsten deutschen Dampferlinien.

Ein Bild von der weltumfassenden Ausdehnung der deutschen Rhederei liefert die Zusammenstellung ihrer wichtigsten regelmäßigen Linien.

Abgesehen von der kleinen Fahrt zwischen den deutschen Küstenplätzen, den äußerst zahlreichen Bäderreisen, der ganzen Ostsee-Schifffahrt und der nordeuropäischen Fahrt ist die Verkehrsstraße zwischen den deutschen Nordsee-Häfen und England am dichtesten befahren.

Zwischen Hamburg, Bremen und Kiel einerseits und Grimsby, Harwich, Hull, Leith, London, New Castle und West-Hartlepool andererseits verkehren deutsche Dampfer wöchentlich 32 mal.

Die sonstige Europa-Fahrt ist überwiegend in die großen durchgehenden interkontinentalen Linien der deutschen Schiffe eingegliedert.

Lissabon wird von den Dampfern der Sloman-Rhederei, der portugiesisch-oldenburgischen deutschen Rhederei, der deutschen Ostafrika-Linie, der Kosmos-Linie, der Hamburg—Amerika-Linie und des Norddeutschen Lloyd 13 mal monatlich angelaufen.

Des letzteren Dampfer verkehren ferner zwischen Genua, Neapel und Gibraltar 3- bis 4 mal monatlich, die der Hamburg—Amerika-Linie und der Deutschen Ostafrika-Linie zwischen (Genua) Neapel und Port Said 3 und 2 mal monatlich. Außerdem betreibt die Rhederei de Freitas eine Linie zwischen Hamburg und der Adria.

Die Fahrt nach den griechischen und türkischen Häfen in Europa, Asien und Afrika pflegt die deutsche Levante-Linie mit drei Linien und die Rhederei von Gläfcke und Hennings.

In der asiatischen Fahrt sind hauptsächlich der Norddeutsche Lloyd und die Hamburg—Amerika-Linie vertreten, welche gemein-

schaftlich die vom Reiche subventionirte Postdampferlinie und daneben eine Frachtdampferlinie nach Ostasien betreiben. Auf der Reichspostdampferlinie findet alle 14 Tage eine Expedition, und zwar abwechselnd von Hamburg und von Bremerhaven aus, statt. Die Frachtdampferlinie entsendet dreimal im Monat einen Dampfer nach Ostasien, jedoch werden neuerdings daneben nicht selten Extradampfer eingestellt, um den wachsenden Andrang von Gütern zu bewältigen. Die von den Dampfern in Ostasien hauptsächlich angelaufenen Häfen sind Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai, Yokohama und Hiogo sowie der deutsche Hafen Tsingtau-Kiautschou. Der Lloyd unterhält außerdem Anschlußfahrten von Hinterindien nach den niederländisch-ostindischen Inseln und den chinesischen Vertragshäfen sowie von Singapore über Batavia und Macas, sowie nach Neu-Guinea. Zwischen Shanghai und Tientsin verkehren auch die Dampfer der Apenrader Rhederei von Jebsen allwöchentlich. — Die Hamburg—Amerika-Linie hat neuerdings in Gemeinschaft mit der Firma Rob. M. Sloman & Co. und einer englischen Rhederei auch eine Dampfschiffsverbindung von New York nach Ostasien eingerichtet.

Nach Australien unterhält der Norddeutsche Lloyd die subventionirte Postdampferlinie mit monatlichen Expeditionen nach Fremantle, Adelaide, Melbourne und Sydney. Ferner verkehren dort monatlich zweimal die Dampfer der Deutsch-Australischen Dampfschifffahrts-Gesellschaft, die jedoch ihre Route um Südafrika (Kapstadt) herum nehmen, Algoabai anlaufen und entweder nach Melbourne und Sydney oder nach Fremantle und Adelaide bestimmt sind; im letzteren Falle setzt der Dampfer alsbald seine Reise nach Batavia und Soerabaja fort.

Nach Afrika unterhält die Woermann-Linie nach Marokko, der Westküste Liberia, Goldküste, Togo, Lagos, Kamerun vier Fahrten monatlich und eine fünfte schließlich nach Deutsch-Südwestafrika, Swakopmund, Lüderitz-Bucht bis Kapstadt. Die oldenburgisch-portugiesische Rhedereigesellschaft sendet einmal im Monat einen Dampfer nach Marokko.

Nach der Ostküste Afrikas laufen zweimal im Monat die Reichspostdampfer der subventionirten Deutsch-Ostafrika-Linie über Lissabon und Neapel nach Dar-es-Salaam und weiter bis Mozambique, Delagoabai und Natal. Zweiglinien bestehen nach Tanga und Beira und von Ostafrika nach Bombay hin-

über. O'Swald & Cie. lassen ständig einen Dampfer zwischen Hamburg und Sansibar wechseln.*)

Die wichtigste Fahrt für die deutsche Rhederei ist aber seit Jahren die amerikanische Reise.

Von Bremerhaven bezw. Cuxhaven aus schicken der Norddeutsche Lloyd und die Hamburg—Amerika-Linie allwöchentlich je einen Schnelldampfer in 6 bis 7tägiger Fahrt über Southampton, Cherbourg nach New York. In zwölftägiger Reise fahren ferner alle Woche ein Dampfer des Lloyd von Bremerhaven und einer von der Hamburg—Amerika-Linie von Hamburg über Southampton bezw. Boulogne sur Mer und Plymouth nach New York; ein zweiter Dampfer der letzteren Gesellschaft verkehrt außerdem allwöchentlich zwischen Hamburg und New York direkt, während sie von Stettin vier Dampfer im Vierteljahr nach drüben abgehen läßt.

Mit dem Lloyd zusammen unterhält die Hamburg—Amerika-Linie überdies einen einmaligen Schnelldampferverkehr in der Woche zwischen Genua und New York. Außerdem hat sie neuerdings eine eigene, für die Beförderung von Fracht und Zwischendeckspassagieren bestimmte Dampfschiffsverbindung Genua—New York eingerichtet. Von Bremerhaven bezw. Hamburg aus finden nach Baltimore allwöchentlich Fahrten sowohl seitens des Lloyd wie der Hamburg—Amerika-Linie statt, die desgleichen nach Boston, nach Philadelphia, nach Montreal und New Orleans fünf bis sechs Dampfer im Monat entsendet. Zwischen Bremerhaven und Galveston läßt ferner der Lloyd allmonatlich zwei Dampfer verkehren.

Von nicht zu unterschätzender Bedeutung ist die Tankdampferlinie der Deutsch-Amerikanischen Petroleumgesellschaft zwischen den Vereinigten Staaten und Hamburg.

In der westindischen Fahrt von Hamburg nach Veracruz, Havana, Colon, Livingstone, Aux Cayes, Progreß veranstaltet die Hamburger Gesellschaft den Monat acht Reisen.

Nach Nordbrasilien, Ceará Pará, Manaos, bereitet sie eine neue regelmäßige Linie vor. Es verkehren bisher mit dem südlicheren Theile von Brasilien von Hamburg bezw. Bremerhaven aus über Lissabon bis Rio de Janeiro und Santos

*) Neuerdings ist die Ostafrika-Linie zur Ausdehnung auf die Westafrika-Fahrt unter Erhöhung der staatlichen Subvention geschritten.

viermal im Monat die Dampfer der Hamburg—Südamerikanischen Linie und zweimal die des Lloyd.

Nach Argentinien und Uruguay — Buenos Aires — veranstaltet die erstere Gesellschaft ebenfalls vier, der Lloyd zwei bis drei Fahrten jeden Monat. Außerdem betreibt die deutsche Dampfergesellschaft Hansa von Bremerhaven aus eine monatliche Linie nach Montevideo, Buenos Aires bis Rosario, die Kosmos-Linie schickt zwei Dampfer vierteljährlich nach Montevideo, und die Hamburg—Amerika-Linie läßt von Genua aus alle Monate eine Reise nach dem La Plata ausführen.

Die Westküste von Südamerika wird regelmäßig zweimal im Monat von Hamburg aus durch die Kosmos-Linie und ferner auch von den Schiffen der Rhederei Laeisz befahren.

Nimmt man zu all diesen regelmäßig betriebenen Linien die mehr oder weniger regelmäßigen Fahrten der bedeutenden übrigen Rhedereien, die überseeischen Küstenfahrten, die namentlich in Ostasien, zwischen New York und Ostasien und zwischen Nord- und Südamerika sich immer weiter entfalten, ferner die Gelegenheitsfahrten, wie z. B. auch die Orient-, Nordlandsreisen und die Reisen um die ganze Welt, so ergiebt sich ein befriedigendes Bild von der Unternehmungslust und der Betriebsamkeit der deutschen Großrhederei.

Die volkswirthschaftliche Bedeutung der deutschen Rhederei.

Es wäre unmöglich, die Bedeutung des Aufschwungs der deutschen Rhederei für die deutschen Seeinteressen und überhaupt die gesammte wirthschaftliche Entfaltung des Landes zu überschätzen. Sie liegt auf dem Gebiete aller mit dem Schifffahrtsbetrieb zusammenhängenden Bethätigungen.

1. Nur auf eine starke deutsche Rhederei hin konnte sich der deutsche Schiffbau entwickeln und seine heutige Leistungsfähigkeit erreichen, nur Hand in Hand mit ihrer Fortentwickelung vermag er zu höheren Stufen emporzuklimmen. Dadurch profitirten die Eisen- und Metallgewerbe, die Maschinen- und die Holzindustrie.

2. Der deutsche Rheder ist darauf bedacht, seine Schiffe in heimischen Häfen zu repariren und neu auszustatten. Es ist ein erheblicher Unterschied, ob es deutsche Rhedereien sind, welche die Ausrüstung und Verproviantirung der in den

deutschen Häfen verkehrenden Schiffe zu besorgen haben oder ausländische Unternehmer, die natürlich ihr heimisches Getreide und Fleisch, Konserven und Delikatessen, Bier und Wein und sonstigen Proviant, ihre Textilgewerbe, Tischler, Tapezierer ꝛc. bei dem Bezug von Proviant und Ausrüstungsgegenständen stets bevorzugen werden.

3. Es macht auf alle Fälle einen großen, ja vielleicht überwiegenden Theil des Gewinnes aus dem Außenhandel aus, wenn die Nation ihre Waaren auf eigenen Schiffen empfangen und versenden kann. 200 bis 300 Millionen Frachteinnahmen sind der deutschen Rhederei in den letzten Jahren allein jährlich zugeflossen und haben dazu beigetragen, die sogenannte passive Handelsbilanz auszugleichen.

4. Weiterhin bedeutet das Schiff, das in den ausländischen Häfen häufig oder regelmäßig erscheint, eine ständige Verstärkung des Ansehens und des Einflußbereiches der schifffahrenden Nation. Als Brücke zwischen dem Heimathland und der Fremde, als schwimmende Ausstellung des deutschen Gewerbefleißes, gerade in den letzten Jahren immer mehr als Wahrzeichen des deutschen gewerblichen Aufschwunges und der technischen Fortschritte, hat das deutsche Handelsschiff in allen Zonen auf die Entwickelung der materiellen Verkehrs- und Handelsbeziehungen einen überaus günstigen Einfluß zu gewinnen vermocht. Als unendlich fruchtbar haben sich die Summen erwiesen, welche von Reichswegen zur Ausdehnung der Postdampferlinien fortschreitend verwandt sind, weil das Schiff den Handels- und Personenverkehr mit sich zieht und steigend erweitert.

5. Doch auch abgesehen von diesem allgemeinen Nutzen erwächst dem Außenhandel dadurch, daß die deutsche Rhederei in steigendem Maße seine Dienste besorgt, ein dreifacher Vortheil: Die deutsche Rhederei fixirt erstens die Frachten in Uebereinstimmung und im Interesse der einzelnen ex- und importirenden Gewerbezweige. Während auswärtige Rheder unter Umständen ein Interesse daran bezeugt haben, die Produkte des eigenen Landes zu bevorzugen, hat der deutsche Rheder sich stets bereit gefunden, den Bedürfnissen der einzelnen Industrien entsprechend und Hand in Hand mit der Eisenbahnverwaltung die Tarife festzusetzen, Durchgangsfrachten und Transporterleichterungen zu gewähren. Im nationalen Schifffahrtskartell bestimmt das Gesammtinteresse mit, und in dem internationalen Rhederei-

verband kommt die deutsche Stimme entsprechend zur Geltung. — Zweitens ist der Kaufmann durch die heimische Rhederei in den Stand gesetzt, sich der Konjunkturen besser zu bedienen, eine größere Beschleunigung der Bezüge, der An- und Abladung zu erreichen, gleichfalls ohne gewärtigen zu müssen, daß anderen Ländern günstigere Bedingungen gewährt werden, oder daß Zahl, Reihenfolge und Zeitpunkt der Fahrten nicht den jeweiligen Bedürfnissen entsprechen. — Drittens werden die Linien gerade so eingerichtet, die Expeditionen in solcher Reihenfolge und nach den Orten ausgeführt, wie es der heimische Handel erwarten kann. Umladung und Zwischenspesen werden erspart.

6. Dieselben Vortheile genießt andererseits der deutsche Kaufmann im Auslande, welcher bei der Linie eigener Nationalität nicht die Rivalitätsgelüste fremder Nationen zu befürchten hat, vielmehr auch als Agent und Vertreter der deutschen Linie an zahlreichen Plätzen eine nutzbringende Beschäftigung findet.

Seit einer Reihe von Jahrhunderten hatten andere Nationen erkannt, wie groß die Summe von Vortheilen ist, die ihrer Wirthschaft aus der Verstärkung und Erweiterung ihrer heimischen Rhedereiinteressen erwachsen. Hiernach hatten sie ihre Schifffahrtspolitik eingerichtet und erhebliche Erfolge zu erzielen vermocht.

Voraussetzung für ein dauerndes Blühen und Gedeihen der Rhederei war nur von jeher die Möglichkeit eines starken Schutzes durch eine mächtige und leistungsfähige Kriegsmarine. Mit letzterer trat die Rhederei in eine fruchtbare Wechselwirkung, und gemeinsam dienten sie dazu, die Macht und das Ansehen und den Wohlstand des Heimathlandes zu heben.

7. Gegen 45 000 Seeleute finden auf deutschen Schiffen einen nutzbringenden Erwerb, während sie zugleich eine werthvolle Vorbildung für den Dienst in der Kaiserlichen Marine empfangen. Von jeher gilt die Handelsflotte als unumgänglich nothwendiges Reservoir von Ersatzkräften für die Kriegsmarine.

Heute aber haben sich die Beziehungen zwischen beiden in der Hinsicht geändert, daß die Seeleute nach Ableistung ihrer Dienstpflicht wohlgeschult wieder in die Handelsmarine zurückkehren. Auch insofern ist ein Wandel infolge der Entwickelung des gepanzerten Kriegsschiffs zu einem ganz besonderen Typ

und der Einführung des modernen Artilleriematerials eingetreten, als zur direkten Kriegführung eine Heranziehung von Handelsschiffen nicht mehr wie früher möglich ist. Wohl aber werden die großen Dampfer in neuer Form der Kriegsmarine zu gute kommen: als Hilfskreuzer zur Aufklärung, als Truppentransportschiffe, als Kohlenreserveschiffe, als Materialmagazinschiffe und schwimmende Reparaturwerkstätten: Und so steht es auf allen Gebieten, die Beziehungen zwischen Handels- und Kriegsflotte nehmen mehrfach verschiedene Formen an; dem Wesen nach bleiben sie die gleichen der nothwendigen, gegenseitigen Ergänzung im gegebenen Zeitpunkt.

Ob das Schiff der Flagge, die Flagge dem Schiff folgt, das sind in der Theorie unfruchtbare Doktorfragen, die die Praxis nach Bedarf verschieden löst. Beider bedarf unser Volk, um sie gegebenenfalls vorschicken zu können, denn auch in Zukunft werden diese Beziehungen nicht aufhören. Weder einer ständig erstarkenden Rhederei, noch einer mächtigen und wachsenden Kriegsflotte wird Deutschland für die Besorgung seines maritimen Verkehrsdienstes auf der großen Hochstraße des Erdballs entbehren können. — Möge es im 20. Jahrhundert sein Banner stolz auf allen Meeren wehen lassen, „der Deutschen glückhafft Schiff!“ —

Die deutsche Hochsee- und Küstenfischerei im Jahre 1899.

Allgemeine Uebersicht.

Mit der Entwickelung der Gesammtheit der deutschen Seeinteressen hat die deutsche Seefischerei in der Richtung der Ausgestaltung der Betriebsverhältnisse erfreulich Schritt gehalten, während die Erträge allerdings nur langsam fortschreiten. Natürliche Mißstände vorübergehender und dauernder Art wirkten in letzterer Hinsicht beschränkend.

Stürmische Witterung herrschte im Jahre 1899 vor, der Eismangel nach dem warmen Winter machte sich störend geltend; gewisse zolltarifarische Schwierigkeiten wirkten hie und da hinderlich. Besonders aber scheint die starke Abnahme des Fischbestandes der Nordsee, die zum großen Theil auf den intensiven Dampffischbetrieb mit Grundschleppnetz*) zurückzuführen ist, dauernd den Gewinnertrag für viele ihrer Randgebiete mehr und mehr zu beeinträchtigen. Die Hoffnung auf bessere Zeiten scheint nur gering, denn die genauen wissenschaftlichen Untersuchungen der See und des Ozeans ergeben, daß aus „neuen ungeahnten Tiefen“ natürlicher Ersatz für die Lichtung der Bestände in den bisher befischten Gründen nur in beschränktem Umfange zu erwarten ist. Es wird in absehbarer Zeit unerläßlich sein, gegen die jetzige verderbliche Methode des Fischens internationale Maßnahmen zu ergreifen. — Der mit diesem allgemeinen Nothstande zusammenhängende Fehlschlag der schwedischen Fischerei in den letzten Jahren hat auch das mit der deutschen Fischerei eng verknüpfte Fischräucherei- und Konservirgewerbe in eine ungünstige Lage gebracht.

Indeß kann man dank der eifrigen technischen und organisatorischen Arbeit der betheiligten Kreise immerhin noch von einer erfreulichen Fortentwickelung des Fischereigewerbes in Deutschland sprechen.

---

*) Die Dampfgrundschleppnetzfischerei wurde betrieben:

in Deutschland . . .	1884:	durch 1 Fischdampfer,	1899:	durch 116.
in England	1878:	„ 1 „		
	1885:	„ 77 „	1899:	„ 1074.

Staatliche Maßnahmen.

Die auf 400 000 Mark erhöhte Unterstützungssumme des Reiches wurde der Seefischerei auch 1899 wieder gewährt. S. M. Kleine Kreuzer „Blitz" und „Ziethen" besorgten vom März bis Ende November den Fischereischutz. Unter den verschiedenen Einzelstaaten und sonstigen politischen Verbänden, welche in ihrem Haushalt die Seefischerei mit ständigen Zuwendungen bedenken, hatte Preußen allein eine Summe von fast einer Viertelmillion zur Förderung der Seefischereiinteressen in den Etat gestellt. Dazu traten Beträge in Höhe von 300 000 Mark für Erweiterungsbauten von Fischer- und Schutzhäfen.

Der Neubau des Fischereihafens und der Auktionshalle in Hamburg, die Fischzuchtversuche im Kaiser Wilhelm-Kanal, der sich allem Anscheine nach zu einem Laichplatz für Heringe vorzüglich eignet, auf der anderen Seite die Tarifermäßigung für den Eisenbahnversand von Räucherfischen, die jetzt gleiche Vergünstigung wie die frischen Fische genießen, weiter eine Reihe gesetzlicher Maßnahmen, die fortgesetzte Entwickelung des Spezial-Fischversanddienstes bis weit nach Süddeutschland und Oesterreich hinein, das Alles sind Beweise, wie eifrig die Regierungen und Verwaltungen die Förderung der Fischerei im deutschen Meere sich angelegen sein lassen.

Thätigkeit der Vereine.

117 Vereine, Genossenschaften und Innungen mit insgesammt 9500 Mitgliedern machen es sich zur Aufgabe, die Seefischerei ihrer engeren Heimath oder größerer Küstenstriche durch wissenschaftliche und praktische Belehrung, durch Zuchtversuche, durch Geldunterstützung, durch gemeinsame Interessenvertretung zu heben. 22 Vereine mit etwa 1700 Mitgliedern haben die Nordsee, 92 Vereine mit 6800 Mitgliedern die Ostsee zum Arbeitsgebiet. 3 Vereine erstrecken ihre Thätigkeit auf das gesammte Gebiet der deutschen Seefischereiinteressen, an ihrer Spitze der deutsche Seefischerei-Verein unter dem Vorsitz des Präsidenten Herwig zu Hannover. Dieser Verein zieht weitschauend alle Fragen, die irgendwie für die deutsche Fischerei in Betracht kommen können, in den Kreis seines Interesses; so richtet er neuerdings sein Augenmerk auf die Auffindung und Erforschung neuer Fischgründe,

deren künftige Bewirthschaftung die erschöpfte Nordsee hinsichtlich der Dampfschleppnetzfischerei entlasten kann. Ferner wendet er sich der Untersuchung der Fischverhältnisse in den deutschen Kolonialgebieten zu; zu Anfang der neunziger Jahre ließ er die südwestafrikanischen Gewässer zu diesem Zwecke befahren, und er hat neuerlich das Wasser um Kiautschou sorgfältigen Prüfungen unterworfen.

Der Schwerpunkt seiner Arbeit indeß liegt derzeit in der Durchforschung der Nordmeere. Nach der Hereinbeziehung der Fischgründe bei Island und den Farör-Inseln in den Bereich des deutschen Fischfanges suchte er mittelst der vom Reiche unterstützten Olga-Expedition des Jahres 1898 und abermaliger Entsendung zweier Fischdampfer und eines Dreimastschooners im Jahre 1899 das arktische Meer für die deutsche Fischerei zu erschließen. Zu diesem Zwecke schuf er auf der zwischen der Nordspitze Norwegens und Spitzbergen gelegenen Bäreninsel eine Niederlassung. Die gedachte Expedition ging Ende April 1899 von der Elbe und Weser ab und hatte während ihres mehrmonatlichen Aufenthalts befriedigende Erfolge zu verzeichnen. Für den einträglichen Walfischfang vornehmlich scheint hier ein geeigneter Jagdgrund zu bestehen, während der Frischfischfang vorwiegend nur den minderwerthigen Kabliau gewinnt, bei den mangelnden Absatzmöglichkeiten daher nur als Nebengewerbe Aussichten verspricht. Eine entsprechende Expedition der deutschen Dampffischerei-Gesellschaft „Nordsee“ zu Nordenham nach den gleichen Meeresgegenden bestätigte diese letztere Erfahrung, daß nämlich der Frischfischfang vor Eintritt der heißen Jahreszeit kaum rentabel zu werden verspricht, während er sich zur heißen Zeit von selbst verbietet.

Wie wichtig angesichts dieser Erfahrungen und gegenüber der volkswirthschaftlichen Nothwendigkeit, das deutsche Volk mit billigem, nahrhaftem Seefisch zu versorgen, die Aufgabe der Förderung der Fischzucht und der Verbesserung der Betriebsmethoden in den heimischen Meeren ist, liegt auf der Hand; und die neuerlichen Bemühungen verschiedener Vereine, durch Fischereischulen — der deutsche Seefischerei-Verein z. B. unterhält und unterstützt 16 Winter-Fischerschulen mit unentgeltlichem Unterricht —, durch Fischereikarten, durch Ausstellungen das Gewerbe und die Kenntniß der vollkommneren Wirthschaftsweise und Zuchtmethoden zu fördern, lassen in dieser Hinsicht auf Erfolg hoffen.

Von entsprechender Wichtigkeit sind weiter Einrichtungen und Vereinigungen, die die Ausübung des Fischereigewerbes durch Schutzmaßnahmen zu erleichtern bestimmt sind. In erster Linie steht hier der Zusammenschluß der Fischer zu Kassen und zu Kassenverbänden behufs Versicherung von Fischereifahrzeugen und Netzen gegen Verlust. So haben 13 Kassen an der Ostsee 760 Kutter und Boote mit 35 400 Netzen, 12 Kassen an der Nordsee 206 Kutter, Ewer und Logger in ihre Versicherung aufgenommen. Sie hatten im Jahre 1898 in 8 bezw. 9 Fällen für Verluste an Fahrzeugen aufzukommen.

Zustand der deutschen See- und Küstenfischereibetriebe.

Dank der eifrigen Förderung des inneren Ausbaus des Gewerbes hat der äußere Betriebsumfang eine nennenswerthe Entwickelung genommen.

Nordsee.

Vor einem Jahrzehnt, am 1. Januar 1889, setzte sich die deutsche Hochseefischereiflotte der Nordsee aus 440 Schiffen mit 38 129 cbm Bruttoraumgehalt und einer Besatzung von 1641 Mann zusammen. Die Zahl der Fischdampfer, deren erster 1885 in Geestemünde eingestellt worden war, betrug 10 und erreichte im Raumgehalt noch nicht den Umfang von 3000 cbm. Am 1. Januar 1899 war die Zahl der Schiffe auf 562, ihr Bruttoraumgehalt auf 99 547 cbm und die Besatzung auf 3580 Mann angewachsen, am 1. Januar 1900 die Zahl auf 570, der Raumgehalt auf 103 502 cbm, die Besatzung auf 3810 Mann: im Jahrzehnt 1889/99 eine durchschnittliche Steigerung von jährlich 16 pCt., im Jahre 1899/1900 eine weitere Steigerung von 4 pCt.

Es waren vorhanden:

Segler.

	Zahl	Raumgehalt brutto cbm	Raumgehalt brutto Reg.-Tons	Besatzung
1. Januar 1899 . . .	434	46 117	15 579	2300
1. Januar 1900 . . .	440	48 368	17 073	2500

Dampfer.

	Zahl	Raumgehalt brutto		Raumgehalt netto		Besatzung
		cbm	Reg.-Tons	cbm	Reg.-Tons	
1. Januar 1899	128	53 430	18 860	16 728	5892	1280
1. Januar 1900	130	55 134	19 462	15 730	5557	1310

Die meisten Fahrzeuge senden Finkenwärder, Blankenese (an der Unterelbe gelegen) und Emden aus, jene ein Viertel, — freilich fast lauter kleine Segler mit nur 3 Mann Besatzung — dieses ein Zwölftel aller Fischfahrzeuge. Die meisten Fischdampfer sind an der Unterweser daheim, in Bremerhaven, Geestemünde und Nordenham. An der Elbe sind sie wieder zurückgegangen.

Hamburg und Bremen haben nur Fischdampfer, Bremerhaven und Geestemünde wenig andere Fahrzeuge.*)

Ostsee.

Hinsichtlich der Ostsee lassen sich für die früheren Jahre keine entsprechend genauen Zahlennachweise beibringen. Hier bestand lange Zeit der deutsche Fischereibetrieb lediglich in kleiner Küstenfischerei, für welche authentische Angaben nicht vorliegen.**) Versuche der Dampffischerei, wie solche z. B. von Memel unternommen wurden, mißlangen. Neuerdings dagegen hat die Hochseefischerei mit gedeckten Lachskuttern meist nicht unerheblich zugenommen. Für 1899 sind nun auch genauere Aufnahmen gemacht. Die Größe der in der Ostsee verwandten Fischereifahrzeuge schwankt zwischen 15,2 und 22,5 cbm brutto bezw. zwischen 10,2 und 15,7 cbm netto. Die 590 Segelkutter, die die Ostsee befischen, würden also bei dieser Annahme einen Gesammtraumgehalt aufweisen, der in der Schätzung zwischen 9000 und 13 300 cbm (gleich 3100 bis 4700 Registertonnen) brutto bzw. zwischen 6000 und 9300 cbm (gleich 2100 bis 3300 Registertonnen) netto schwankt. Die Bemannung dieser Kutter, deren jeder

*) Ein genaueres Bild der Standorte der Fischereiflotte der Nordsee liefert eine Uebersicht im Statist. Theil III.

**) Das Gesetz, betreffend die Nationalität der Kauffahrteischiffe und ihre Befugniß zur Führung der Bundesflagge, vom 25. Oktober 1867 befreite die Fahrzeuge unter 50 cbm von der Vermessungspflicht. Das Gesetz, betreffend das Flaggenrecht der Kauffahrteischiffe, vom 22. Juni 1899 erneuert diese Freiheit.

mit zwei bis drei Mann durchschnittlich besetzt ist, dürfte sich in ihrer Gesammtzahl am 1. Januar 1900 auf 1570 beziffern. Gegen den 1. Januar 1899 waren 11 Kutter mit etwa 30 Mann mehr beschäftigt.

Am 1. Januar 1900 waren ferner 5 Fischdampfer registrirt mit einem Gesammtraum von 558 cbm brutto (259 cbm netto). Ihre Gesammtbesatzung umfaßte 18 Mann.

Am 1. Januar 1898 waren es nur zwei Dampfer mit 196 cbm brutto (97 cbm netto) und mit nur 7 Mann Besatzung gewesen.

Die Seefischerei der Danziger Bucht mit ihrer Flotte von über 200 Kuttern ist der Kern der deutschen Ostseefischerei. An der pommerschen und mecklenburgischen Küste geht das Gewerbe, nach äußeren Zeichen zu schließen, zurück; namentlich wo Seebäder entstanden sind, ist hier, wie überall, das Interesse am Fischergewerbe in der Abnahme befindlich. Uebersichtliche Berichte existiren nicht. Hingegen weiß die Kieler Handelskammer in ihrem letzten Jahresbericht von einem erfreulichen Aufschwung der dortigen Fischerei zu melden.

Zu den eigentlichen Fangfahrzeugen gesellte sich in der Ostsee eine nicht unerhebliche Reihe von Handelsfahrzeugen für den Fischtransport und -vertrieb. Es waren am 1. Januar 1900 160 Segler dieser Art mit 6498 cbm brutto und 320 Mann Besatzung, und ferner ein Dampfer mit einem Raumgehalt von 123 cbm brutto (88 cbm netto) und einer Besatzung von 5 Mann im Register verzeichnet. Das Eigenthum an diesen Schiffen, die namentlich die Produkte der skandinavischen Fischerei aufkaufen, liegt meist in Stettin.

Von dem neuerdings behaupteten Rückgang der Ostseefischerei ist mithin nach den vorstehenden Angaben keine Rede, wogegen die Thatsache feststeht, daß die Küstenfischerei gegenüber der Hochseefischerei relativ immer mehr in den Hintergrund tritt. Erstere kann sich nur durch die Lieferung von Qualitätswaare im Kleinbetrieb halten; der Fang und Vertrieb von Fischen des Massenverbrauchs ist aber der Küstenfischerei der Ostsee nicht möglich. Der Kabliau, der Schellfisch, die Seezunge, ferner auch die gewinnbringende Auster fehlen ihr, und ihr Hering ist nur als Frischfisch oder erst geräuchert vertriebsfähig, während er zum Salzen sich nicht eignet. Die Massenfischlieferung ist ausschließlich Sache des Großfischereibetriebes der Nordsee, wo denn auch die Unternehmungen in den letzten Jahrzehnten sich erheblich entwickelt haben.

Fischereiunternehmungen.

Es bestehen zehn große Hochsee- und Heringsfischerei-Unternehmungen an acht Plätzen der Nordsee, mit einem Betriebskapital von rund 11 Millionen Mark, und eine Anzahl kleinere Gesellschaften. Die meisten sind junge Gründungen, jedenfalls ist die Betriebsgestaltung in diesem Umfange bei allen eine Schöpfung der letzten Jahre. Ein Viertel ihrer Fischdampferflotte ist erst in den letzten drei Jahren eingereiht worden.

Deutsche Hochseefischerei- und Heringsfischerei-Gesellschaften in der Nordsee.

Namen	Sitz	Kapital in Mark	
		am 1. Januar 1899	am 1. Januar 1900
1. Fischereigesellschaft „Wilhelmshaven" G. m. b. H.	Wilhelmshaven	unbekannt (besitzt 6 stählerne Fischdampfer)	unbekannt
2. Deutsche Dampffischerei-Gesellschaft „Nordsee"	Nordenham a. W.	unbekannt	3 797 267
3. Glückstädter Fischerei-Aktien-Gesellschaft	Glückstadt	667 675	659 815
4. Altonaer Herings-fischerei-Gesellschaft „Elbe"	Altona	207 258	hat zu Anfang 1900 liquidirt
5. Herings- und Hochsee-fischerei-Aktien-Gesellschaft	Geestemünde	970 844	1 701 227
6. Fischerei-Aktien-Gesellschaft „Neptun"	Emden	645 823	574 882
7. Emder Heringsfischerei-Aktien-Gesellschaft	Emden	933 824	951 277
8. Bremer Vegesacker Fischerei-Gesellschaft	Vegesack	773 179	1 080 431
9. Elsflether Herings-fischerei-Gesellschaft	Elsfleth	496 821	574 882
10. Heringsfischerei „Dollart" Aktien-Gesellschaft	Emden	ist im Herbst 1899 gegründet und eröffnet den Fangbetrieb erst im Sommer 1900	400 000

Namentlich haben die Einrichtungen für den Heringsfang bedeutende Entwickelung genommen. Allein in Emden ist die Zahl der Heringsfänger in den Jahren 1897 bis 1899 von 29 auf 53 gestiegen, und für die Fangperiode 1900 ist die Einstellung einer noch größeren Anzahl von Schiffen zu erwarten. Drei Gesellschaften arbeiten heute, wo früher nur die eine ältere Ember Kompagnie thätig war.

Im Jahre 1898/99 lagen 85 Segler (Logger) und 5 Dampfer mit einer Besatzung von 1400 Mann der Heringsfischerei in der Nordsee ob, die auf 395 Reisen 196 500 Tonnen Heringe im Werthe von über 2 Millionen Mark auf den deutschen Markt lieferten; im Jahre 1899/1900 waren 101 Logger und 6 Dampfer in Dienst gestellt, die als Ergebniß von 372 Fangreisen infolge der Ungunst des Jahres nur etwa 54 000 Tonnen Heringe heimbrachten, aber doch einen Erlös von fast 2 Millionen Mark damit erzielten. (Siehe Tabelle Theil III.)

Betriebsumfang der Hochseefischerei.

Ein ungefähres Bild der Betriebsgestaltung der gesammten Hochseefischerei der Nordsee liefern die Geschäftsberichte jener 10 größten deutschen Seefischereigesellschaften. Danach arbeiteten sie im Jahre 1898 mit einer Flotte von 91 Loggern und 80 Dampfern und erzielten einen Umsatz in der Höhe von über 4 Millionen Mark.

In der gesammten deutschen Hochseefischerei sollen nach einer Schätzung im „Nautischen Almanach 1900“ gegen 20 Millionen Mark Kapitalien angelegt sein, von denen 15 Millionen allein auf die Fahrzeuge entfallen. In dieser Schätzung sind nicht die Einrichtungen für die Hilfsgewerbe der Fischerei eingerechnet, wie z. B. die 448 Fischräuchereien und Marinir-anstalten, die 8 bis 10 000 Menschen beschäftigen und einen Anlagewerth von 10 Millionen Mark repräsentiren.

Ueber den Werth der gesammten mit dem Seefischfang, -verarbeitung, -versand in Zusammenhang stehenden Gewerbeanlagen, über die Zahl der hier beschäftigten Menschen, von den Netzstrickern und Bootbauern bis zum Verkäufer in einer der 100 Berliner Fischverkaufsstellen, läßt sich keine auch nur angenäherte Schätzung aufmachen.

Fischverbrauch und Fischereierträge.

Der Fischverbrauch des deutschen Volkes und der Antheil, den das deutsche Fischereigewerbe an der Deckung dieses Bedarfes hat, stellt sich, wie folgt:

Der Verbrauch an Fischereiprodukten in Deutschland ist heut auf 100 Millionen zu schätzen. Er hat sich in den letzten Jahren zusehends gesteigert, und es reichte von Jahr zu Jahr der heimische Fangertrag trotz der Betriebserweiterungen immer weniger zur Versorgung des heimischen Marktes hin. Der Werth der in den letzten Jahren durchschnittlich in Deutschland angebrachten Seefische hielt sich auf etwa 23 Millionen Mark.

Der Rest des Bedarfs mußte durch Einfuhren aus dem Auslande gedeckt werden. Diese haben sich im Gegensatz zu den heimischen Erträgen ganz erheblich gesteigert. 1892 belief sich die Einfuhr erst auf 52 Millionen Mark, 1897 schon auf 73 Millionen Mark und 1899 gar auf 90 Millionen Mark, die ans Ausland bezahlt wurden; ihnen standen nur für 9 Millionen Mark an Ausfuhren gegenüber.

Demgemäß wird es sich darum handeln, auf eine Abhilfe zu sinnen. Allerdings hat sich die vom deutschen Seefischereiverein im Februar 1900 nach Berlin berufene Zollkonferenz gegen jeden Zoll auf frische und lebende Seefische ausgesprochen. Nur in der Austernproduktion könnten wir eine bessere Deckung des heimischen Bedarfs durch eine eigene Produktion anstreben, wenn die Einfuhr der „wilden Nordsee-Auster“ nicht infolge ihres zu großen Schalengewichts gegenüber den leichten dünnschaligen ausländischen Austern auf Zollhindernisse stieße. Deutschland besitzt an der holsteinischen Küste in den 2000 ha umfassenden 50 Austernbänken das beste Zuchtfeld in Europa, und bei weiterer Einführung der in anderen Ländern, namentlich in England und Holland üblichen Mästung würden sich aus der benachbarten See leicht große Ernten erzielen lassen, während man heute nur wenig über 2 Millionen Stück „wild“, d. h. ohne Zucht gewinnt. Der starken Agitation für einen höheren Heringszoll steht der Verein noch abwartend gegenüber.

Deutschlands Antheil an der Seefischerei.

Einen richtigen Maßstab zur Beurtheilung der Leistungsfähigkeit der deutschen Seefischerei giebt ein Vergleich mit den

Fischerflotten und den Fangergebnissen der übrigen Nordseeländer nach dem deutschen Seefischerei-Almanach für 1900 an die Hand.

Fahrzeuge und Mannschaften in der See- und Küstenfischerei:

	1897 Fahrzeuge	1897 Mannschaft	1898 Fahrzeuge	1898 Mannschaft
Deutschland	12 696 (fehlt Lübeck u. Mecklenburg)	?	15 827	?
Dänemark	748 (registrirte)	?	845	?
Frankreich (mit Algier)	?	?	?	?
Großbritannien Irland	26 580	107 757	?	?
Niederlande . . .	5 318	18 387	5 385	18 707
Norwegen	21 769	92 693	?	?
Schweden	1 209	8 260	?	?

Unter den Fahrzeugen befanden sich:

Fischdampfer

	1897 Zahl	1897 Nettotonnage in Registertonnen	1898 Zahl	1898 Nettotonnage in Registertonnen
Deutschland	112	je 8,1 bis 74,9	130	je 6 bis 74,9
Dänemark	2	35 bis 116,6	2	35 bis 116,6
Frankreich	27	32,9 bis 65	38	28,6 bis 190
Großbritannien Irland	931	10 bis 165,5	1074	10 bis 165,5
Holland	2	62,4	12	57 bis 70
Belgien	14	60 bis 86,6	20	47 bis 86,6

Fangergebnisse:

Jährlich angebracht Seefische in Millionen Mark

	1894	1895	1896	1897	1898
Deutschland	—	23	24	23,1	—
Dänemark	6,8	6,7	7,4	7,2	—
Frankreich (mit Algier) .	93,7	93,7	99,1	—	1. Halbjahr $43^1/_2$
Großbritannien u. Irland	—	150,7	148,7	158,2	168
Norwegen	—	24,4	25,0	28	24,2
Schweden	—	3,8	2,6	3,3	—

Die Erträge der Austernfischerei vertheilten sich ungefähr folgendermaßen (1 dz Austern = 1200 Stück):

Deutschland (1898) . . . $2^1/_2$ Mill. Stück,
Frankreich (1897) . . . . $967^1/_2$ " "
davon verloren $230^1/_2$ " "
737 Mill. Stück im Werthe von 12,4 Mill. Mark,

Großbritannien (1898) .	36½ Mill. Stück im Werthe von 2½ Mill. Mark,	
Holland führt allein nach Deutschland über . . .	6½ " " aus,	
Belgien mästet bloß fremde Austern und schickt nach Deutschland allein . .	2½ " "	
Dänemark	1¼ " "	

Zum Vergleich andere austernproduzirende Länder:

Italien	20	Mill. Stück,
Oesterreich	4/5	" "
Portugal (1897)	379	" "
davon verloren	54	Mill. Stück,
	325	Mill. Stück im Werthe von 2⅔ Mill. Mark,
Vereinigte Staaten von Amerika	1	Milliarde im Werthe von 68 Mill. Mark.

Aus diesen Zusammenfassungen ergiebt sich für Deutschland nur eine bescheidene Stellung unter den nordeuropäischen Seefischereiländern. An der Fischausbeute des Nordseebeckens, des eigentlichen „Deutschen Meeres", ist Deutschland in recht geringfügigem Maße betheiligt, wenn man die Schätzungen des Biologen Dr. Ehrenbaum-Helgoland über die Vertheilung des Fischreichthums der Nordsee (1894/96) betrachtet. Ehrenbaum entwirft folgendes Bild von der Ausbeute der Nordsee, deren Gesammtertrag er auf 17,5 Millionen Centner im Werthe von 150 bis 180 Millionen veranschlagt. (Der jährliche wirkliche Ertrag pro Quadratkilometer ist darnach mit 1532 kg im Werthe von 286,7 Mark anzusetzen.)

1894/96 Gesammtausbeute der Nordsee durchschnittlich:

	Werth des Ertrages	Prozentualer Antheil
England . .	84,9 Mill. Mark	= 51,8 %
Schottland . .	28,6 " "	= 17,4 "
Frankreich . .	12,5 " "	= 7,6 "
Belgien . .	3,6 " "	= 2,2 "
Niederlande .	19,0 " "	= 11,6 "
Deutschland .	10,0 " "	= 6,1 "
Dänemark . .	1,6 " "	= 1,0 "
Norwegen . .	3,8 " "	= 2,3 "

Der deutsche Antheil am Nordseefischertrag soll sich nach derselben Quelle wiederum zusammensetzen aus:

1,5 Millionen Mark	Heringfangerträgen,
6,5 " "	Fischdampfererträgen,
1,3 " "	Segelfischereierträgen,
0,7 " "	Küstenfischereierträgen.

Berücksichtigt man den für die Volksernährung wichtigsten Zweig der Seefischerei, die Heringsfischerei, besonders, so ergiebt sich für Deutschlands Betheiligung an der Heringsausbeute der nordeuropäischen Meere ebenfalls nur eine bescheidene Rolle.

	1898	1897	1896
Deutschland .	96 532 t-Packg.	55 907 t-Packg.	64 865 t-Packg.
Niederlande .	505 643 t	327 237 t	484 722 t
Schottland . .	1 050 000 Crans	574 000 Crans	96 000 Crans
	(1 500 000 t)	(800 000 t)	(140 000 t)
Norwegen . .	1 639 902 hl	1 840 000 hl	842 000 hl
	(1 100 000 t)	(1 225 000 t)	(560 000 t)
Schweden . .	374 051 hl	614 361 hl	353 160 hl
	(260 000 t)	(410 000 t)	(235 000 t)
Großbritannien	?	?	?

Gar viel bleibt noch zu thun übrig, um dies wichtige Gebiet der Seeinteressen zu einer angemessenen Ausdehnung zu bringen.

Die Zollfreiheit der Schiffbaumaterialien.

Anfang März d. Js. nahm die Budgetkommission des Deutschen Reichstages eine Resolution*) an, welche dahin ging, der Reichstag wolle beschließen,

„Den Herrn Reichskanzler zu ersuchen, auf eine Abänderung des § 5 Ziffer 10 des Zolltarifgesetzes hinzuwirken, insbesondere auf Aufhebung der für die Ausrüstungsgegenstände von Schiffen bestehenden Zollfreiheit."

Sofort nach dem Bekanntwerden dieser Resolution ging dem Reichstage eine Petition des Stettiner „Vulkan" zu, welche die etwaige Aufhebung der Zollfreiheit für die hauptsächlichsten Schiffbaumaterialien als „ein Unglück für die vaterländische Schiffbauindustrie, wie es größer und unheilvoller nicht gedacht werden könne," bezeichnete. Gleichzeitig fand Zeitungsberichten zufolge in Hamburg eine Versammlung von Vertretern deutscher Rhedereien und Schiffswerften statt, welche eine Entschließung ähnlichen Inhalts annahm, und in der auch namens der im Hamburger Freihafengebiet belegenen Werften Herr Blohm, Mitinhaber der Werft von Blohm u. Voß erklärte, trotzdem die Hamburger Werften vom Zoll nicht betroffen werden würden, der Entschließung beizutreten, da der deutsche Schiffbau nur durch Zusammenarbeit und durch Heranziehung geschulter Arbeiter in großem Maßstabe gedeihen könne.

Bald darauf versammelten sich die Interessenten in Berlin, um unter Anderem „die schon seit Jahren schwebenden Erörterungen wegen Aufhebung der Zollfreiheit für Schiffbaumaterialien und die Frage wegen Einführung eines Zolles auf Schiffe" zu besprechen.

Die erwähnten Vorgänge haben die allgemeine Aufmerksamkeit auf eine eigenthümliche Erscheinung unseres Zollsystems gelenkt, und es erscheint nicht unangebracht, die Entstehungsgeschichte, welche ein interessantes Stück deutscher Handels- und Gewerbepolitik darstellt, sowie die Wirkungen derselben zu beleuchten, um so zu einem sachgemäßen Urtheil über die Noth-

*) Drucks. des Reichstages 1898/1900 Nr. 625.

wendigkeit ihrer Aufhebung, Beibehaltung oder Veränderung zu gelangen.

Von der Begründung des Zollvereins bis zur Einführung von Vergütungen 1853.

Schon zur Zeit des Holzschiffbaus spielten die Eisenzölle eine nicht unerhebliche Rolle. Denn auch der Holzschiffbau hatte einen beträchtlichen Bedarf an eisernen Schrauben, Bolzen ꝛc. und vor Allem an Ankern und Ketten. Mit dem Aufkommen der Dampfschifffahrt trat hierzu der Bedarf an Maschinen und Kesseln. Die Eisenzölle Preußens und des Zollvereins waren aber im Interesse der vaterländischen Eisenindustrie recht hoch. Roheisen ging zwar bis 1845 frei ein, dagegen trugen seit dem preußischen Tarif von 1821 ganz grobe Eisengußwaaren einen Zoll von 3 Mark pro Centner, Anker und Ketten einen solchen von 9 Mark, Dampfmaschinen und Dampfkessel einen solchen von 3 Mark, wenn aus Gußeisen, und von 18 Mark, wenn aus geschmiedetem Eisen.

Auch Kupfer, das für die Kupferhaut der Holzschiffe in größeren Mengen gebraucht wurde, war hoch zu verzollen, nämlich Rohkupfer seit 1834 mit 1,50 Mark, Kupfer in Stangen und Blechen mit 18 Mark pro Centner.

Die Einführung eines Roheisenzolles — von 1 Mark pro Centner — durch den Vereinszolltarif vom 10. Oktober 1845 mußte die Sachlage noch weiter zu Ungunsten des Schiffbaus verschieben, da damit auch die Preise der inländischen Eisenfabrikate erhöht wurden, und da zur selben Zeit in England schon ein ziemlich lebhafter Eisenschiffbau betrieben wurde, mit dem es galt, in Konkurrenz zu treten.

Freilich war der deutsche Schiffbau damals noch durch einen Zoll auf fremde Schiffe geschützt, doch hatte es mit dessen Erhebung und Wirksamkeit eine eigene Bewandtniß.

Die älteren Zollvereinstarife enthielten keinen besonderen Zollsatz für Schiffe, sodaß diese mit der generellen Eingangsabgabe von ½ Thaler pro Centner belegt wurden. Ein Gewichtszoll auf Schiffe war natürlich unpraktisch, er erschien aber auch Preußen im Interesse seiner Rhederei zu hoch, insbesondere, da „in neuerer Zeit nicht nur gewöhnliche Dampfschiffe mit den dazu gehörigen Maschinen, sondern auch dergleichen Fahrzeuge aus Eisenblech im Auslande für das

Vereinsgebiet gefertigt und dahin eingeführt" würden. Daher schlug Preußen auf der Zollvereinskonferenz des Jahres 1838 die Einführung eines Werthzolles auf Schiffe, entsprechend einer älteren preußischen Praxis vor, und zwar sollte derselbe betragen bei hölzernen See- und Dampfschiffen 5 pCt. und bei dergleichen Schiffen aus Eisenblech 8 pCt. der Schätzungssumme, unter Verzollung der Anker, Ketten, Inventarienstücke und Dampfmaschinen nach dem Tarif, sofern nicht für letztere ein theilweiser Nachlaß zugebilligt würde. Preußens Antrag wurde angenommen, und zwar mit dem Vorbehalte, daß Schiffe auf den konventionellen Strömen, insbesondere dem Rhein von dem Schiffszoll nicht betroffen werden sollten.

Die Rheinschifffahrtsakte vom 31. März 1831 bestimmte nämlich, daß auf dem Rhein eingehende Waaren zollfrei sein sollten, solange sie nicht aus dem Schiffe ans Ufer gelegt oder aus einem Schiffe ins andere geladen würden. Diese Bestimmung wurde von Baden und Bayern kraft sehr anfechtbarer Interpretation auch auf Schiffe ausländischen Ursprungs bezogen, die in das Eigenthum von Inländern übergingen, aber auf dem Rhein verblieben. Ja, die süddeutschen Staaten gingen noch weiter und behaupteten die Zollfreiheit der Schiffe auch für Oberrhein und Bodensee, auf die sich die Rheinschifffahrtskonvention überhaupt nicht erstreckte. Dieser Auslegung gegenüber erklärte Preußen im Jahre 1841, zunächst wohl aus rein finanziellen Gründen, sich vorbehalten zu müssen, auch die nach preußischen Seehäfen kommenden Schiffe — zu Lasten der Zollvereinskasse — zollfrei einzulassen oder mit einem niedrigeren als dem tarifmäßigen Zoll zu belegen.

Zwei Jahre später aber, auf der Konferenz des Jahres 1843, schlug Preußen vor, man solle von jener künstlichen Interpretation der Rheinschifffahrtsakte abgehen, da sie das Interesse der inländischen Schiffbauer und Maschinenfabrikanten wesentlich verletze. Sie habe jetzt eine größere praktische Bedeutung gewonnen, da die Anwendung eiserner Fahrzeuge auf dem Rhein immer allgemeiner werde. Damit werde einer vielversprechenden inländischen Fabrikation, die für ausländische Materialien hohe Zölle zu entrichten habe, jede Möglichkeit der Konkurrenz entzogen.

Preußens Anregung fand keine Zustimmung. Zwar wurde anerkannt, daß in der Zollfreiheit der Rheinschiffe eine Unbilligkeit gegen die heimischen Schiffbauer liege, aber als Abhilfsmittel dagegen wurde eine Zollerleichterung für die Schiff-

baumaterialien angeregt. In der That hätte Preußens Vorschlag wohl nur die Folge gehabt, daß die Rheinschifffahrt unter holländischer Flagge noch mehr gefördert worden wäre. Jedoch der Anregung, eine Zollerleichterung für Materialien eintreten zu lassen, konnte Preußen sich im Interesse seiner Eisenindustrie noch nicht entschließen Folge zu geben.

Dagegen machte Preußen auf der Konferenz von 1845, nachdem der Roheisenzoll in Kraft getreten war, einen Vorschlag eigenthümlicher Art, der auf die Einführung von Schiffbauprämien hinauslief.

Eine Zollerleichterung, so führte die preußische Regierung aus, würde einen Ausgleich nicht herbeiführen, da sie eine lästige und schwer durchführbare Kontrolle zur Folge haben würde, und da eine Erörterung des Gegenstandes die erfreuliche Thatsache ergeben habe, daß gegenwärtig zum Schiffbau auf den heimischen Werften vorzugsweise inländisches Eisen verwendet werde, das sich dazu besser eigene als ausländisches. Bei einem Zollerlaß würde es aber für den inländischen Schiffbauer vortheilhaft sein, so viel als möglich fremdes Eisen zu verwenden. Um aus dieser Schwierigkeit herauszukommen, schlug die preußische Regierung vor, daß für alles zum Bau neuer eiserner Schiffe einschl. Dampfmaschinen, desgl. Dampfmaschinen für hölzerne Schiffe verwendete Eisen eine Zollvergütung im Betrage von 10 Sgr. pro Centner Roheisen auf Vereinsrechnung gewährt werde, ohne daß der Nachweis der Einfuhr aus dem Auslande erbracht werden müsse.

Eine Vergütung für alles, also auch das inländische zum Schiffbau verwendete Eisen, sei, so wurde ausgeführt, damit zu rechtfertigen, daß der durch die Erweiterung des Schiffbaues veranlaßte Mehrverbrauch von Eisen durch die ungenügende inländische Erzeugung nicht würde gedeckt werden können, also eine Roheiseneinfuhr vom Auslande erfordern würde. Die Eisenpreise würden also die Höhe von Auslandspreis plus Roheisenzoll haben. Dies Plus sei zu vergüten.

Preußens Vorschlag fand keine oder doch nur sehr getheilte Zustimmung. Begreiflich, da Preußen damals der an Schiffbau wie Eisenindustrie fast allein interessirte Staat war. Immerhin bekundeten Baden und Bayern ihr Interesse am Rheinschiffbau damit, daß sie dem Antrage zustimmen wollten, wenn er sich nur auf den Rhein erstreckte.

Preußen ging hierauf nicht ein, obgleich für den Eisen-

schiffbau damals in der That nur der Rhein in Betracht zu kommen schien. Auch in England verwandte man Eisen als Baumaterial zunächst fast nur für Fluß- und Kanalschiffe. Die Verwendung eiserner Seeschiffe beginnt in nennenswerthem Maße erst in den vierziger Jahren, und in Deutschland wurden die ersten eisernen Seeschiffe erst Anfang der fünfziger Jahre gebaut.*) Dagegen bezeugt uns der Schiffbaumeister Seydell im Jahre 1849, daß damals am Rhein die Gutehoffnungshütte bereits Eisenschiffbau betrieb, daß sie aber auch das einzige Unternehmen war, das gegenüber dem lebhaften ausländischen — vermuthlich holländischen und englischen Wettbewerb — infolge der Verwendung selbst erzeugten Eisens konkurriren konnte, während die anderen Werften unter den Eisenzöllen bei gleichzeitig freiem Eingange der fertigen Schiffe zu leiden hatten. Aus diesem Grunde wünscht Seydell die Einführung von Schiffbauprämien.

Aber das Interesse der preußischen Regierung scheint sich nach den fehlgeschlagenen Versuchen, zu einem Schutze des Eisenschiffbaues am Rhein zu gelangen, wieder mehr dem Seeschiffbau zugewandt zu haben. Zunächst galt es ihr noch als erstrebenswerthes Ziel, den Bau hölzerner Seeschiffe zu befördern und ihm für die Schädigungen, die auch er durch die Eisenzölle erlitt, einen Ausgleich zu schaffen.

Eine Kabinetsordre vom 24. Mai 1848 setzte für den Bau und die Ausrüstung hölzerner Seeschiffe von über 25 Lasten (= 37½ Registertonnen) Prämien aus, und zwar:

6	Thaler	pro	Normallast	bei	einem	Schiff	von	25	bis	50	Lasten
4	"	"	"	"	"	"	"	50	"	75	"
3	"	"	"	"	"	"	"	75	"	100	"
2⅓	"	"	"	"	"	"	"	100	"	150	"
3⅓	"	"	"	"	"	"	"	150	"	200	"
3	"	"	"	"	"	"	"		über	200	"

Diese Prämien wogen aber nach Peters**) den Eisenzoll nicht auf. Dieser betrug z. B. bei einem Schiff von 174 Last 2161 Thaler, die Prämie dagegen nur 671 Thaler 20 Sgr.

Dazu kam, daß Preußen, um seine Rhederei zu entwickeln, nicht warten konnte oder wollte, bis es sich einen Schiffbau großgezogen hätte, der den Eigenbedarf des Landes

*) Siehe Nauticus „Beiträge zur Flottennovelle 1900", Aufs. „Die Entwickelung des deutschen Schiffbaues.

**) Entwickelung der deutschen Rhederei. Jena 1899. S. 20.

gut und billig decken konnte. Vor Allem, um die Verwendung von Dampfschiffen zu fördern, machte daher Preußen von seinem 1841 ausgesprochenen Vorbehalt, in seinen Ostseehäfen Schiffe zollfrei eingehen zu lassen, reichlichen Gebrauch.

Von der Gewährung von Prämien bis zur Aufhebung des Zolls auf fremde Schiffe 1873.

Aber es ging denn doch nicht an, im Bau von Dampfschiffen und insbesondere in dem von eisernen Seeschiffen, deren Verwendung jetzt rapide zunahm, ganz vom Auslande abhängig zu sein. Suchte man auch ein Hemmniß für den Uebergang zum Eisenschiffbau, die geringe theoretische Ausbildung der deutschen Schiffbauer durch die Begründung einer Schiffbauschule in Grabow im Jahre 1830 und deren spätere Verlegung nach Berlin zu beseitigen, und kam es in der That im Jahre 1851 zur Gründung der ersten deutschen Eisenschiffswerft an der Küste, der von Früchtenicht & Brock, des späteren „Vulkan", in Stettin, so drückend blieben doch die Eisenzölle, die ja bei der großen Entfernung der deutschen Eisenproduktionsgebiete von der See im Schiffbau besonders hart empfunden werden mußten.

Preußen entschloß sich, wohl aus diesen Erwägungen heraus, seinen bisherigen Widerstand gegen die Zollvergütung für Schiffbaumaterialien fallen zu lassen, und so kam es bei Gelegenheit der Abschließung des Zollvereinigungsvertrages vom 4. April 1853 zu einer Einigung der Zollvereinsstaaten, die in das Schlußprotokoll jenes Vertrages aufgenommen wurde und nach welcher „mit Rücksicht auf die durch die Zollgesetzgebung herbeigeführte Vertheuerung der metallenen Schiffbaumaterialien an die Erbauer von Seeschiffen Vergütungen auf Vereinsrechnung gewährt werden sollen". — Man sieht, das Interesse am Seeschiffbau hatte dasjenige am Flußschiffbau jetzt gänzlich in den Hintergrund gedrängt. Immerhin wurde der Begriff des Seeschiffs so weit gefaßt, daß darunter unter Umständen auch große Flußschiffe fallen konnten, nämlich alle nicht bloß zur Stromfahrt geeigneten Wasserfahrzeuge, die mit festem, seefähigem Deck versehen sind. Eine Zollvergütung sollte erhalten, wer ein solches Schiff im Inlande baue, aber auch wer es ausrüste und reparire. Für alle metallenen Materialien sollte beim Nachweis der Verwendung der Zoll erlassen werden. Für solche Gegenstände, deren verwendete

Quantität im fertigen Holzschiff nicht speziell nachgewiesen werden konnte, war ein Tarif für die bei jeder Schiffsgröße zu vergütenden Höchstbeträge aufgestellt, der natürlich bei jeder Aenderung der Zölle oder der Schiffsvermessung geändert werden mußte.

Im Uebrigen blieb die Vereinbarung auch in der Folge unverändert in Kraft. Sie wurde durch die Zollvereinsverträge vom 16. Mai 1865 und vom 8. Juli 1867 bestätigt. Ein Schlußprotokoll zu letzterem Vertrage enthielt noch nähere Bestimmungen über die Kontrolle des zum Schiffbau eingehenden Bruch- und Roheisens.

Das Zolltarifgesetz vom 7. Juli 1873, welches den Wegfall der Eisenzölle vom 1. Januar 1877 ab anordnete, brachte auch zu Gunsten des Seeschiffbaues eine weitere Erleichterung, indem es den zollfreien Eingang von Dampfmaschinen und Dampfkesseln zur Verwendung beim Bau von Seeschiffen verfügte.

Das Korrelat oder, wenn man will, die Rechtfertigung für diese immerhin einseitigen Begünstigungen des Seeschiffbaues war der zollfreie Eingang ausländischer Seeschiffe.

Es war schon erwähnt, daß Preußen auf Grund eines im Jahre 1841 ausgesprochenen Vorbehalts in seinen Ostseehäfen Schiffe, insbesondere Dampfschiffe, nebst deren Inventarienstücken zollfrei einließ, ein Verfahren, über das sich 1856 Bayern im Interesse der Zollvereinskasse beschwerte, doch mit keinem weiteren Erfolge, als daß Preußen zugestand, künftig wenigstens die Bestandtheile und Inventarienstücke mit Zoll belegen zu wollen.

So blieb es, bis das Gesetz vom 17. Mai 1870 den Eingangszoll auf hölzerne See- und Flußschiffe, der allerdings wohl immer nur den Charakter eines Finanzzolls hatte, aufhob, während die zu dem Schiff gehörigen Utensilien, Anker, Ketten, Dampfmaschinen 2c. dem Zolltarif unterworfen blieben.

Dagegen ging das freihändlerische Gesetz von 1873 radikal vor. Es hob den Zoll auf Seeschiffe, also auch eiserne, wie den Zoll auf die darauf befindlichen Utensilien 2c. gänzlich auf, so daß nur noch der achtprocentige Zoll auf eiserne Flußschiffe bestehen blieb.

Das Zolltarifgesetz von 1879.

Das nun folgende Zolltarifgesetz vom 15. Juli 1879, welches die Schutzzollära eröffnete, brachte gerade der Rhederei

und dem Schiffbau ein noch größeres Maß von Zollerleichterungen, ein Umstand, der recht deutlich den eigenartigen Charakter jener Gewerbszweige kennzeichnet.

Der Entwurf des neuen Zolltarifs enthielt einmal die Zollfreiheit für alle Schiffe, also auch für die eisernen Flußschiffe und die dazu gehörigen Utensilien, Dampfmaschinen ꝛc., sodann die Zollfreiheit für „Dampfmaschinen und Dampfkessel zur Verwendung beim Schiffbau", also auch beim Bau von Flußschiffen. Die Begründung hob hervor, daß eine Wiedereinführung der Zollpflicht der Schiffe nicht vorgeschlagen sei, namentlich wegen der Leichtigkeit der Umgehung durch Domizilirung in den Zollausschlüssen, wegen der billigen Rücksicht, daß Seeschiffe fast ausschließlich zur Benutzung im Auslande bestimmt seien, endlich, die Flußschiffe betreffend, wegen deren von jeher anerkannten Zollfreiheit auf den konventionellen Flüssen.

Ueber die Zollpflicht der Schiffbaumaterialien enthielt der Gesetzentwurf nichts und zwar, wie aus der Aeußerung eines Bundesrathskommissars hervorgeht, weil das Fortbestehen der Zollfreiheit für die metallenen Schiffbaumaterialien als selbstverständlich angesehen wurde.

Diese Voraussetzung erschien aber nicht zweifellos, und so gingen dem Reichstage eine Reihe von Petitionen*) zu, darunter vom Verein deutscher Schiffbauer zu Berlin und von der Flensburger Schiffbaugesellschaft, welche angesichts der Wiedereinführung der Eisenzölle und des Darniederliegens des Schiffbaus bezw. des gerade beginnenden Aufblühens des Eisenschiffbaus die Zollfreiheit sämmtlicher Schiffbaumaterialien verlangten.

Zur Erörterung der Frage im Reichstage kam es zunächst bei Berathung der im Tarifentwurf enthaltenen Positionen „See- und Flußschiffe" und „Dampfmaschinen ꝛc. zur Verwendung beim Schiffbau".

Die Abgeordneten Mosle und v Kardorff sprachen sich gegen die Zollfreiheit der Schiffbaumaterialien aus, regten aber als Kompensation die Einführung einer Schiffsregistrirungsgebühr von 10 pCt. des Werths an, die vor einem Zoll den Vorzug habe, auch in den Zollausschlüssen erhoben zu werden. Für Flußschiffe schlug dagegen der Abgeordnete Mosle die

*) Vergl. Drucks. d. Reichstags 1879, Nr. 204.

Erhebung eines Zolls vor. Die Abgeordneten Rickert, Graf Stolberg und Wolffson sprachen sich gegen den Schiffszoll in jeglicher Form, der Abgeordnete Delbrück und bemerkenswerther Weise als Vertreter der Eisenindustrie der Abgeordnete Frhr. v. Stumm statt dessen für die Zollfreiheit aller Schiffbaumaterialien aus.

In der Sitzung vom 8. Juli 1879 wurde sodann über einen Antrag der Kommission berathen, wonach sämmtliche Materialien zum Bau von Seeschiffen zollfrei eingelassen werden sollten. Zur Begründung führte der Abgeordnete Windthorst als Berichterstatter aus, daß die Zollfreiheit der Materialien nothwendige Konsequenz der Zollfreiheit der Schiffe selbst und ihrer Utensilien ꝛc. sei. Andernfalls würde man eine Prämie aussetzen für die, welche auswärts Schiffe bauen ließen und würde den heimischen Schiffbau auf die Zollausschlüsse Bremen und Hamburg beschränken.

Auch der Abgeordnete Graf Udo Stolberg erklärte sich für den Kommissionsantrag, wenn er es auch für möglich und wünschenswerth hielt, statt der Zollfreiheit der Materialien später eine Registrirungsgebühr auf Schiffe zu erheben.

Der Bundesrathskommissar, Geheimer Regierungsrath Burchard, erklärte sich gegen den Antrag, wenn auch für das Beibehalten der Zollfreiheit metallener Materialien. Für das Schiffbauholz gelte nicht dasselbe wie für die metallenen Materialien, daß es nämlich an der Küste wegen weiten Transportes theuer sei. Auch seien die neueingeführten Holzzölle nicht sehr hoch. Dann aber würden nach dem Kommissionsantrage alle Gegenstände für den Schiffbau, z. B. Ausrüstung der Kajüten, Spiegel, Lampen ꝛc. frei eingehen, wozu kein Bedürfniß vorliege. Freilich erkannte der Kommissar an, daß es nur konsequent sei, wenn man nicht die Zollfreiheit der Materialien wolle, die Schiffe selbst mit Zoll zu belegen. Zu der diesbezüglichen Anregung des Abgeordneten Mosle habe aber die Regierung noch nicht Stellung genommen.

Auf eine Entgegnung des Abgeordneten Delbrück, der insbesondere hervorhob, daß die Ostsee-Küste durchaus nicht das Schiffbauholz aus der Nähe bezöge, vielmehr russische und polnische Eichen brauche, wurde der Kommissionsantrag angenommen, auch in dritter Lesung ohne Diskussion beibehalten und vom Bundesrath trotz des früheren Widerspruches acceptirt. Der § 5 Nr. 10 des neuen Zolltarifgesetzes hatte hiernach folgende Fassung:

„Die folgenden Gegenstände bleiben vom Eingangszoll frei, wenn die dabei bezeichneten Voraussetzungen zutreffen:

. . . .

10. Materialien, welche zum Bau, zur Reparatur oder zur Ausrüstung von Seeschiffen verwendet werden, einschließlich der gewöhnlichen Schiffsutensilien, unter den vom Bundesrathe zu erlassenden näheren Bestimmungen.

Hinsichtlich der metallenen, für die bezeichneten Zwecke verwendeten Gegenstände bewendet es bei den bestehenden Vorschriften."

Der § 5 Nr. 10 des Zolltarifgesetzes gilt heute noch unverändert. In Ausführung desselben erging unter dem 6. Juli 1889 ein „Schiffbauregulativ" des Bundesraths (Centralbl. für das D. R. 1889, S. 431), dessen wichtigste Bestimmungen sich eng an die früher geltenden anlehnen.

§ 1 des Regulativs definirt als Seeschiffe alle Wasserfahrzeuge, die mit einem festen, seefähigen Deck versehen und nach ihrer Bauart ausschließlich oder vorzugsweise zum Verkehr auf See oder auf den Buchten, Haffen und Watten derselben bestimmt sind.

§ 2 verweist wegen Bestimmung der gewöhnlichen Schiffsutensilien auf ein eingehendes Verzeichniß derselben.

§ 3 bestimmt, daß die im fertigen oder vorgearbeiteten Zustande vom Ausland bezogenen Bau- und Ausrüstungsgegenstände, oder falls dieselben im Inland gefertigt sind, das dazu erforderliche, vom Auslande bezogene Material beim Nachweis der wirklichen Verwendung vom Eingangszoll freigelassen werden sollen.

§ 4 trifft wiederum Bestimmung über die Vergütung für die nicht speziell nachweisbaren metallenen Materialien bei Holzschiffen.

§ 5 enthält die wichtige Bestimmung, daß das Gewicht des zur Anfertigung der metallenen Gegenstände zollfrei zu lassenden Materials sich aus dem Nettogewicht in fertigem Zustande und einem gewissen Prozentzuschlage zu demselben ergiebt, und die Abfälle ohne Verzollung in den freien Verkehr treten. Die Prozentzuschläge sind für die verschiedenen Gegenstände im Einzelnen verschieden festgesetzt und betragen z. B. bei Winkeln und Platten aus schmiedbarem Eisen 6 pCt. Sind also bei der Verarbeitung mehr Abfälle entstanden als 6 pCt.

des Nettogewichts, so ist das Mehr zu verzollen, entstehen weniger Abfälle, so macht die Werft einen Gewinn.*)

Die §§ 7 ff. des Regulativs regeln das Kontrolverfahren. Hervorzuheben ist daraus nur, daß bei Schiffbauanstalten, deren Inhaber kaufmännische Bücher führen und das Vertrauen der Verwaltung genießen, neben der allgemeinen Ueberwachung des Betriebes durch Zollbeamte, die Kontrolle der deklarationsmäßigen Verwendung auf Grund der Geschäftsbücher erfolgen soll.

Bei falscher Deklaration soll außer dem Strafverfahren jede Kontrollerleichterung dem Unternehmer entzogen werden, und es sollen ihm die Mehrkosten der Ueberwachung zur Last fallen.

Dies der wichtigste Inhalt des Regulativs.

Versuch, die Zollfreiheit des Materials auf Flußschiffbau auszudehnen 1883.

Im Jahre 1885 stellte der Abgeordnete Frhr. v. Ow im Reichstage den Antrag, daß die Bestimmung des § 5 Nr. 10 des Zolltarifgesetzes auch auf Materialien zum Bau von Flußschiffen ausgedehnt werden sollte.

Der Abgeordnete Haerle begründete den Antrag namentlich mit der Konkurrenz, welche den heimischen Schiffbauern durch die Schweizer auf dem Bodensee und namentlich durch die Holländer auf dem Rhein gemacht werde. Die Holländer bezögen das belgische und englische Material zollfrei, was gegenüber dem deutschen Schiffbau z. B. bei einem eisernen Kahn von 10000 Ctr. Ladefähigkeit eine Kostendifferenz von 3000 Mark ausmache.

Demgegenüber erklärte der Staatssekretär des Reichsschatzamts Burchard, daß die Zollfreiheit der Materialien für den Seeschiffbau durch dessen größere Bedeutung und durch den Umstand gerechtfertigt werde, daß er das Material vom Auslande billiger beschaffen könne als vom Inlande, was beim

*) Letzteres ist vermuthlich selten der Fall. Durch die Zollfreiheit des Schrotts stehen die Werften des Zollgebiets sogar vortheilhafter da als die im Freihafen belegenen Hamburger Werften, da diese ihren Schrott nicht zollfrei eingehen lassen können, ihn daher meist nach dem Auslande verkaufen. Dafür sind letztere durch den Wegfall der kostspieligen und oft lästigen Zollkontrole im Vortheil.

Flußschiffbau nicht überall anzunehmen sei. Es würde viel richtiger sein, Flußschiffe mit einem Zoll zu belegen. Die bisher herrschende Auslegung der Rhein-, Weser- und Elbschifffahrtsakten, wonach dies unzulässig, sei höchst anfechtbar. Ueber die Art des Vorgehens schwebten im Schooße der Regierung Erörterungen. Der Antrag v. Ow wurde abgelehnt, eine Vorlage über Verzollung der Flußschiffe ist aber bisher nicht gemacht worden. Es besteht also noch die Anomalie, daß fertige Flußschiffe mit den dazu gehörigen Utensilien ꝛc. und auch fertige Dampfmaschinen und Dampfkessel für Flußschiffe zollfrei eingeführt werden, ausländische Materialien aber zum Bau von Flußschiffen zu verzollen sind. Eine gewisse Milderung erfährt dieser Widerspruch allerdings dadurch, daß unter Umständen auch für den Bau von Flußschiffen das Material zollfrei eingeführt werden kann, wenn diese nur mit seefähigem Deck versehen und auch sonst seetüchtig gebaut werden. Dagegen liegen Bescheide des preußischen Finanzministers vor, wonach Dampfer mit seefähigem Deck, die aber nach ihrer Bauart nur unter besonders günstigen Umständen die See befahren können und Hinterraddampfer nicht als „Seeschiffe“ angesehen werden können. Durch andere Bescheide ist ausgesprochen, daß Schwimmdocks und Dampfbaggerprähme nicht als Seeschiffe gelten können.*)

Zur Kennzeichnung der gegenwärtigen Rechtslage sei schließlich noch bemerkt, daß das Prinzip der Zollfreiheit selbst, als im Zolltarifgesetz von 1879 theils eingeführt, theils sanktionirt, nur im Wege der Gesetzgebung verändert werden kann, wobei, wenn im Bundesrath eine Meinungsverschiedenheit stattfindet, gemäß Artikel 5 und 35 der Reichsverfassung Preußens Stimme den Ausschlag giebt, wenn sie sich für die Aufrechterhaltung der bestehenden Einrichtung ausspricht. Für die Veränderung der Ausführungsbestimmungen, wie sie im Schiffbauregulativ enthalten sind, ist natürlich der Weg der Bundesrathsverordnung genügend.

Die wirthschaftlichen Erfolge der Zollfreiheit der Schiffbaumaterialien.

Für die ältere Zeit finden sich leider keine statistischen Nachweise über die Einfuhr der zollfreien Schiffbaumaterialien.

*) Vergl. Appelt-Behrend, Kommentar zum deutschen Zolltarif, 4. Aufl. 1897 zu § 5 Nr. 10 des Gesetzes.

Aber sicherlich ist es kein Zufall, daß unmittelbar nach dem Zollvereinigungsvertrage von 1853 verschiedene deutsche Werften, nämlich außer Früchtenicht & Brock in Stettin: Klawitter in Danzig und Schichau in Elbing mit dem Eisenschiffbau beginnen. In der Folge werden noch verschiedene Werften für Eisenschiffbau begründet, Tischbeins Werft in Rostock (später „Neptun") im Jahre 1853 und Möller & Holberg in Stettin (später „Oderwerke") 1854.

Erst vom Jahre 1880 ab giebt die Reichsstatistik über die Einfuhrmengen von zollfreien Schiffbaumaterialien Auskunft, bis 1897 bei jeder einzelnen Position verstreut, von da ab außerdem in übersichtlichen Zusammenstellungen.*) Einfuhrwerthe sind bisher nur für 1898 angegeben. In diesem Jahre wurden im Ganzen an Schiffbaumaterialien eingeführt: 1 292 041 Doppelzentner oder 15 525 000 Mark.**)

Folgende Einfuhrposten hatten einen Werth von über 50 000 Mk:

	Doppelzentner	Werth in 1000 Mk.
Bau- und Nutzholz gesägt, Kanthölzer***) . .	692 683	5195
Platten und Bleche aus schmiedbarem Eisen . .	282 469	4223
Eck- und Winkeleisen	89 694	973
Schmiedbares Eisen in Stäben	50 486	859
Grobe Eisenwaaren, nicht abgeschliffen	12 520	626
Maschinen, überwiegend aus Gußeisen	8 910	508
Baumwollene Fischernetze	1 159	417
Ankerketten	12 804	365
Maschinen, überwiegend aus schmiedbarem Eisen	4 025	290
Grobe Gelbgießerwaaren	1 464	280
Roheisen	637	229
Bau- und Nutzholz, roh***)	50 875	229
Bau- und Nutzholz, nach Längsachse beschlagen .	21 359	224
Maschinen überwiegend aus anderen, unedl. Metallen	510	130
Eisen, zu groben Maschinentheilen, roh vorgeschmiedet	4 478	112
Grobe Kupferschmiedewaaren	413	90
Feine Waaren aus Messing	197	71
Kupferlegirungen in Stangen und Blechen, unplattirt	568	70
Feine Waaren aus schmiedbarem Eisen . . .	299	67
Dampfkessel	1 692	66
Grobe Eisenwaaren, abgeschliffen	802	66
Drahtseile	1 696	61
Seile, Taue, Stricke	821	53

*) Vierteljahrshefte zur Statistik des Deutschen Reichs 1898, II. S. 144; 1899, I. S. 72; 1900, S. 70.

**) Statistik des Deutschen Reichs N. F. Bd. 123, S. 134. Die Werthe dürften weniger zuverlässig sein als die Schätzungswerthe für die übrige Einfuhr, weil bei der Schätzung der Wertheinheiten die Schiffbaumaterialien vermuthlich nicht besonders berücksichtigt sind.

***) Die Einfuhr war 1898 zufällig besonders groß.

Ueber die Ursprungsländer der Materialien wird uns erst für das Jahr 1899 Auskunft gegeben. Weitaus an erster Stelle steht unter denselben Großbritannien. Es ist z. B. alleiniger Lieferant von Bruchеisen und Eisenabfällen, Eck- und Winkeleisen, Drahtseilen ꝛc., und liefert fast ausschließlich auch die übrigen Eisenwaaren. Nur bei groben, abgeschliffenen Eisenwaaren wird es von Belgien beträchtlich übertroffen, doch handelt es sich hierbei vielleicht zum Theil um falsch deklarirte englische Herkünfte. Als Lieferanten für Roheisen kommen außer England noch in Betracht: Spanien und die Vereinigten Staaten; für Platten und Bleche: Belgien; für Anker und Ketten sowie Eisen, zu groben Maschinentheilen roh vorgeschmiedet: Oesterreich-Ungarn; für Maschinen aus Schmiedeeisen: Oesterreich-Ungarn und Schweden; für Maschinen aus Gußeisen: die Vereinigten Staaten, Frankreich, Holland; für solche und für Dampfkessel außerdem der Freihafen Hamburg. Bei letzterem dürfte es sich um Fabrikate der Werften des Freihafengebiets handeln.

Einen ganz anderen Charakter trägt die Herkunft der Bauhölzer. Rohes Bauholz kommt aus den Vereinigten Staaten und Rußland; nach der Längsachse beschlagenes hauptsächlich aus Rußland, Schweden, den Vereinigten Staaten, Oesterreich-Ungarn, Niederländisch-Indien, Britisch-Ostindien; Buchsbaumholz aus Großbritannien, Britisch-Westafrika, Mexiko und den Vereinigten Staaten; Kantholz endlich aus den Vereinigten Staaten, Schweden, Rußland, Britisch-Ostindien und Siam.

In der folgenden Tabelle sind die Einfuhrmengen für die wichtigsten Schiffbaumaterialien der Metall-, Holz- und Maschinenindustrie von 1880 bis 1899 zusammengestellt.

Die Tabelle ergiebt, daß in den zwei Jahrzehnten seit 1880 die Einfuhr von Schiffbaumaterialien jeglicher Art außerordentlich gestiegen ist. Hierbei ist zunächst ein Umstand formaler Art in Rücksicht zu ziehen, der am 15. Oktober 1888 vollzogene Zollanschluß Hamburgs und Bremens. Er bezog zwar nicht die Hamburger Werften, welche im Freihafengebiet liegen, wohl aber die Bremer und Bremerhavener Werften in das deutsche Zollgebiet ein. Aber auch seit 1889 ist noch eine starke Vermehrung der Einfuhr eingetreten. Diese findet indessen ihre volle Erklärung durch den in dieser Zeit erfolgten außerordentlichen Aufschwung des deutschen Schiffbaus. Ein Vergleich ergiebt dies deutlich.

Die zollfreie Einfuhr einiger wichtiger Schiffbaumaterialien in Doppelcentuern.

<table>
<tr><th></th><th>Brucheisen und Eisenabfälle</th><th>Roheisen</th><th>Eck- und Winkeleisen</th><th>Schmiedbares Eisen in Stäben</th><th>Platten und Bleche aus schmiedb. Eisen, roh</th><th>Ganz grobe Eisengußwaaren außer Geschosse</th><th>Anker, Ketten</th><th>Drahtseile</th><th>Eisen zu groben Maschinentheilen, roh vorgeschmiedet</th><th>Grobe Eisenwaaren, nicht abgeschliffen ꝛc.</th></tr>
<tr><td>1899</td><td>1 120</td><td>38 035</td><td>79 389</td><td>18 100</td><td>209 579</td><td>2 068</td><td>13 771</td><td>65</td><td>4 594</td><td>8 890</td></tr>
<tr><td>1898</td><td>637</td><td>44 984</td><td>89 694</td><td>50 486</td><td>282 469</td><td>2 534</td><td>12 804</td><td>1 696</td><td>4 478</td><td>12 520</td></tr>
<tr><td>1897/98</td><td colspan="2">38 170</td><td>98 523</td><td>32 383</td><td>291 729</td><td>1 062</td><td>6 899</td><td>5 506</td><td>5 429</td><td>5 888</td></tr>
<tr><td>1896/97</td><td colspan="2">21 605</td><td colspan="2">65 983</td><td>164 637</td><td>315</td><td colspan="3">10 422</td><td>4 992</td></tr>
<tr><td>1895/96</td><td colspan="2">25 963</td><td colspan="2">30 456</td><td>166 300</td><td>773</td><td colspan="3">4 293</td><td>2 259</td></tr>
<tr><td>1894/95</td><td colspan="2">26 137</td><td colspan="2">76 770</td><td>191 637</td><td>783</td><td colspan="3">11 193</td><td>2 733</td></tr>
<tr><td>1893/94</td><td colspan="2">14 365</td><td colspan="2">33 622</td><td>81 335</td><td>931</td><td colspan="3">7 769</td><td>985</td></tr>
<tr><td>1892/93</td><td colspan="2">16 570</td><td colspan="2">40 134</td><td>105 168</td><td>392</td><td colspan="3">10 668</td><td>2 664</td></tr>
<tr><td>1891/92</td><td colspan="2">18 532</td><td colspan="2">54 940</td><td>101 040</td><td>432</td><td colspan="3">14 302</td><td>3 903</td></tr>
<tr><td>1890/91</td><td>13 156</td><td>28 281</td><td>17 087</td><td>36 843</td><td>103 353</td><td>1 237</td><td>8 417</td><td>12</td><td>5 441</td><td>6 721</td></tr>
<tr><td>1889/90</td><td>62</td><td>31 525</td><td>27 869</td><td>34 415</td><td>99 870</td><td>2 710</td><td>12 883</td><td>46</td><td>7 780</td><td>7 307</td></tr>
<tr><td>1888</td><td>—</td><td>13 434</td><td>11 109</td><td>8 924</td><td>42 193</td><td>5 091</td><td>2 527</td><td>553</td><td>2 553</td><td>322</td></tr>
<tr><td>1887</td><td>48</td><td>8 688</td><td>5 078</td><td>14 741</td><td>45 986</td><td>7 619</td><td>3 515</td><td>26</td><td>185</td><td>1 654</td></tr>
<tr><td>1886</td><td>518</td><td>9 138</td><td>20 606</td><td>7 013</td><td>52 637</td><td>2 722</td><td>5 930</td><td>58</td><td>1 314</td><td>1 196</td></tr>
<tr><td>1885</td><td>—</td><td>9 951</td><td>10 296</td><td>6 220</td><td>33 498</td><td>4 183</td><td>5 608</td><td>37</td><td>2 483</td><td>433</td></tr>
<tr><td>1884</td><td>294</td><td>26 762</td><td>19 475</td><td>13 250</td><td>67 786</td><td>5 798</td><td>10 936</td><td>61</td><td>2 842</td><td>878</td></tr>
<tr><td>1883</td><td>—</td><td>18 876</td><td>27 979</td><td>19 112</td><td>91 373</td><td>7 471</td><td>13 100</td><td>19</td><td>4 784</td><td>1 085</td></tr>
<tr><td>1882</td><td>—</td><td>14 007</td><td>32 750</td><td>11 580</td><td>104 594</td><td>7 158</td><td>8 302</td><td>58</td><td>3 660</td><td>667</td></tr>
<tr><td>1881</td><td>—</td><td>7 720</td><td>12 884</td><td>5 319</td><td>45 712</td><td>4 928</td><td>4 964</td><td>72</td><td>2 084</td><td>1 168</td></tr>
<tr><td>1880</td><td>—</td><td>2 053</td><td>7 759</td><td>3 895</td><td>24 365</td><td>2 838</td><td>5 204</td><td>29</td><td>1 056</td><td>806</td></tr>
</table>

	Bau- und Nutzholz, roh oder nur in der Querrichtung mit Axt oder Säge bearbeitet	Bau- und Nutzholz nach der Längsachse beschlagen	Bau- und Nutzholz gesägt, Kanthölzer ꝛc.	Grobe Tischler-, Böttcher- und Drechslerarbeiten	Maschinen überwiegend aus Gußeisen	Maschinen überwiegend aus schmiedb. Eisen	Dampfkessel	Maschinen überwiegend aus and. unedlen Metallen	Grobe Kupferschmiede- und Gelbgießerwaaren
1899	216	20 391	73 298	660	8 089	1 038	1 577	864	2 406
1898	50 875	21 359	692 683	1 089	8 910	4 025	1 692	510	1 885
1897/98	180	19 913	64 566	154	9 601	3 586	2 175	498	1 289
1896/97	307	10 187	44 515	179	5 139	1 615		239	1 354
1895/96	210	11 135	49 677	417	3 653	2 921		379	1 330
1894/95	24	19 570	34 441	331	8 239	1 587		295	2 210
1893/94	13	3 101	6 412	563	4 513	745		189	1 558
1892/93	—	4 062	40 243	433	2 106	2 007		28	957
1891/92	24	8 821	28 542	188	2 317	1 609		29	1 066
1890/91	67	11 646	42 909	36	6 709	7 168	21	73	2 055
1889/90	123	24 299	71 422	530	6 288	2 604	504	74	1 694
1888	996	31	45 275	23	4 137	1 610	—	173	1 279
1887	311	8 667	24 745	25	5 523	1 857	132	187	1 092
1886	222	20 290	24 226	401	2 367	676	103	47	891
1885	11 296	13 214		281	1 685	278	637	39	717
1884	24 852	23 630		358	3 536	660	—	119	1 118
1883	32 811	26 014		758	4 775	1 334	15	66	960
1882	17 671	13 894		157	2 713	383	—	17	490
1881	13 484	3 902		242	1 324	317	—	71	361
1880	—	—		13	859	178	—	2	177

Die Produktion des deutschen Handelsseeschiffbaus betrug

1889: 102 000 Reg.-Tonnen
1898: 153 000 " "
1899: 190 000 " "

Die Produktion stieg also von 1889 zu 1899 um 86,9 pCt., von 1889 zu 1898 um 50 pCt. Im letzteren Zeitraum wuchs die Einfuhr der wichtigsten Eisenmaterialien (Roheisen, Eck- und Winkeleisen, schmiedbares Eisen in Stäben, Platten und Bleche) von

1889/90: 193 669 dz auf
1898: 467 663 "

also um 141,4 pCt.

Dagegen fiel die Einfuhr von Bau- und Nutzholz der wichtigsten Arten von

1889/90: 95 844 dz auf
1897/98: 93 813 "

also um 11,7 pCt.*)

Deutlich kommt in diesen Zahlen zum Ausdruck, daß die Zunahme der Schiffbauproduktion resultirt aus einer sehr starken Zunahme des Eisenbaus und der Maschinenverwendung und einer Abnahme des Holz- und Segelschiffbaus.

Erfreulich ist eine dritte Thatsache: Die Einfuhr von Dampfmaschinen und Dampfkesseln zum Schiffbau ist gestiegen von

1889/90: 9 470 dz auf
1898: 15 137 "

d. h. um 59,8 pCt., also kaum mehr als der Rauminhalt der Schiffsbauten (50 pCt.), obwohl dieser sicherlich in ungleich geringerem Maße gewachsen ist als die Maschinenverwendung. Die deutsche Maschinenindustrie hat also der ausländischen schon zum Theil das Feld abgewonnen.

Bezüglich der Rohmaterialien zeigt sich aber in der jüngsten Zeit die gleiche Tendenz. Lange Zeit hatte freilich wohl die deutsche Eisenindustrie den Wettbewerb mit der englischen in Lieferungen für den Schiffbau aufgegeben, es bedurfte erst energischer Aufrüttelungen, einmal seitens der Kriegsmarine, die seit Stosch den Grundsatz verfolgte, ihre Schiffe auf deutschen Werften und aus deutschem Material zu bauen, und sodann

*) Im Kalenderjahre 1898 ist die Einfuhr von Schiffbauholz abnorm hoch gewesen, da, wie vom Kaiserlichen Statistischen Amt mitgetheilt wurde, eine zum Holzschiffbau übergehende Reparaturwerft große Mengen auf Vorrath einführte. Daher ist hier das Rechnungsjahr 1897/98 eingesetzt.

durch die Verträge des Reichs mit den subventionirten Dampferlinien seit 1885, welche die Bedingung enthielten, daß die Subventionsdampfer ebenfalls „thunlichst aus deutschem Material“ gebaut würden, um die deutschen Walzwerke zu veranlassen, sich auf die Produktion von Schiffbaumaterial einzurichten. Die subventionirten Rhedereien, insbesondere der Norddeutsche Lloyd, brachten zur Erreichung dieses Zieles erhebliche Opfer. Auch die Walzwerke selbst begannen nun, den Kampf mit der auswärtigen Konkurrenz energischer aufzunehmen, indem sie sich im Jahre 1897 zu festen Syndikaten, dem Grobblechverbande und der Profilstahl-Vereinigung, zusammenschlossen, von welchen das erstere die Vertheilung der Aufträge an Schiffbaumaterialien auf die einzelnen Werke übernahm. Diese Verbände erreichten auch Anfang 1898 den Erlaß eines wesentlich ermäßigten Ausnahmetarifs für den Transport von Schiffbaumaterialien auf den preußischen Eisenbahnen zu den Werftplätzen.

Die Wirkung all dieser Umstände offenbart sich denn auch bei einem Vergleich der Einfuhrzahlen von 1898 und 1899. Während nämlich die Leistung des deutschen Schiffbaues stark gestiegen ist — von 153 000 auf 190 000 Registertonnen, also um 24,2 pCt. —, hat sich die Einfuhr der wichtigsten Eisenmaterialien im selben Verhältniß vermindert, nämlich von 467 633 auf 345 103 dz, also um 26,2 pCt., und noch stärker ist die Einfuhr von Maschinen und Kesseln gesunken, nämlich von 15 071 auf 11 568 dz, also um 30,3 pCt. Allerdings hat sich die Einfuhr der wichtigsten Schiffbauhölzer von 1897/98*) zu 1899 noch von 84 659 auf 93 905 dz, also um 10,9 pCt. vermehrt.

Es ist anzunehmen, daß die Einfuhr insbesondere der Maschinen und der Eisenmaterialien auch in Zukunft abnehmen wird, auch wenn dann neben den englischen noch der amerikanische Wettbewerb treten sollte.

Jetziger Stand der Frage.

Es ist nunmehr die Frage zu beantworten, ob und inwieweit die Bestrebungen nach Aufhebung der Zollfreiheit der Schiffbaumaterialien berechtigt sind.

Die Geschichte dieser Zollfreiheit lehrt, daß sie in Verbindung mit der Zollfreiheit der Schiffe ein Kompromiß

*) Vergl. vorige Anmerkung.

zwischen den auseinander gehenden Interessen von Rhederei, Schiffbau und den Hilfsgewerben des Schiffbaus, insbesondere der Eisenindustrie, darstellt, ein Kompromiß, bei dem allerdings das Interesse der letzteren Industrie am wenigsten gewahrt werden konnte. Es liegt dies hauptsächlich an der eigenthümlichen Stellung der Rhederei innerhalb der Volkswirthschaft. Kein anderer Gewerbszweig ist in so hohem Grade der ausländischen Konkurrenz ausgesetzt als die Rhederei, kein Gewerbe daher durch sein Interesse mehr auf Handels- und Verkehrsfreiheit gewiesen. Das gilt insbesondere von der deutschen Rhederei, für welche die heimische Küstenschifffahrt, trotz hoher Entwickelung, von verhältnißmäßig geringer Bedeutung ist, und die sich nur sehr bescheidener und mit erheblichen Gegenleistungen verbundener Subventionen erfreut. Die deutsche Rhederei, nächst der englischen die größte der Welt, und wie diese auf der ganzen Welt den Verkehr vermittelnd, muß die Zollfreiheit der Seeschiffe fordern, und das abschreckende Beispiel Frankreichs wie der Vereinigten Staaten zeigt ihr, daß nicht etwa Prämien einen Ersatz für diese Zollfreiheit bieten können.

Die Aufrechterhaltung der Zollfreiheit der Seeschiffe liegt hiernach im nationalen Interesse.

Daraus folgt für den deutschen Schiffbau, daß er darauf angewiesen bleibt, in der scharfen Luft der Konkurrenz insbesondere mit seinem älteren und in seiner Produktionsmenge ihm immer noch weit überlegenen Bruder, dem englischen Schiffbau, zu leben und zu gedeihen. Dies um so mehr, als auch der deutsche Schiffbau sich in erheblichem Maße an der Versorgung des ausländischen Marktes zu betheiligen beginnt. Darf er also keine höheren Preise stellen als der englische, so ist es klar, daß er verloren ist, wenn er sein Material wesentlich höher bezahlen muß als der englische Schiffbau. Diese Wirkung würde aber heute die Aufhebung der Zollfreiheit nothwendig hervorrufen. Der englische Schiffbau ist schon von Natur vor dem deutschen dadurch begünstigt, daß er die Produktionsstätten der Eisenindustrie in seiner unmittelbaren Nähe, an der Küste hat, während die deutschen Eisenindustriebezirke nicht nur auf weitere Erz- und Kohlentransporte angewiesen sind, sondern auch weit entfernt von der Küste liegen, so daß die Materialien die Kosten weiter Bahntransporte zu tragen haben. Dazu aber käme bei Wegfall der Zollfreiheit die Gefahr, daß die Walz-

werke auch bei Herabminderung der Produktionskosten mittelst des Syndikats die Preise um die volle Höhe des Zolls über den englischen zu halten die Macht hätten. Endlich würden die Werften des Hamburger Freihafens von dem Materialienzoll überhaupt nicht betroffen werden, also vor den übrigen deutschen Werften einen ganz ungebührlichen Vorzug erhalten.

Diese aber für die ihnen so erwachsende Belastung etwa durch Prämien zu entschädigen, würde, wie wiederum Frankreichs Beispiel zeigt, kaum den gewünschten Erfolg haben. Dazu würden dem Reich große finanzielle Opfer auferlegt werden, und zwar nicht nur direkte, sondern auch indirekte in den höheren Preisen, die es für seine Kriegsschiffbauten zu bezahlen hätte. Zwar verzichtet auch schon jetzt die Kriegsmarine in der Regel auf den ausländischen Wettbewerb in dem berechtigten Bestreben, die heimische Industrie zu beschäftigen und zu größerer Leistungsfähigkeit zu erziehen. Sie ist es, die dem Schiffbau und der Eisenindustrie Deutschlands durch Stellung großer Aufgaben wesentlich geholfen hat, in der Erkenntniß, daß eine starke Kriegs- und Handelsmarine dauernd nur bestehen kann, wenn sie sich auf vollentwickelte Hilfsgewerbe in der Heimath verlassen kann. Schließlich kann es aber für sie immer nur Nebenzweck sein, der Eisenindustrie eine Art Zollschutz zu gewähren. Hauptziel der Marineverwaltung muß es sein, mit den zur Verfügung stehenden Mitteln das denkbare Maximum an Leistungen für die Schaffung einer starken Flotte zu erreichen.

Die bedeutende Abnahme der Einfuhr ausländischen Eisenmaterials im letzten Jahre beweist aber, daß die deutsche Eisenindustrie — wenn auch vielleicht zunächst nicht ohne einige Opfer seitens ihrer selbst wie seitens der Rheder, Werften und des Eisenbahnfiskus — befähigt ist, an der deutschen Küste mit der englischen Eisenindustrie zu konkurriren. Die aufmunternde Wirkung dieses Wettbewerbes kann ihr nur nützlich sein, nützlicher sicherlich als der Zoll, mit dem sie einen so guten Kunden wie den Schiffbau tot oder doch halbtot geschlagen hätte! Neuere Untersuchungen einer vom Staatssekretär des Reichs-Marine-Amts eingesetzten Kommission haben eine ganz gewaltige Steigerung der technischen Leistungsfähigkeit und Produktionseinrichtungen für Schiffbaumaterialien in den Zentren der deutschen Eisenindustrie klargelegt; es erscheint zweifellos, daß eine weitere Verminderung der Einfuhr stattfinden wird.

Aehnliches wie vom Eisenmaterial gilt nicht nur von den übrigen metallenen Materialien, sondern namentlich auch vom Holz. Hier kommt allerdings noch hinzu, daß einzelne für den Schiffbau besonders wichtige Arten wie Teakholz und Pitchpineholz im Inlande überhaupt nicht erzeugt werden. Von geringerer praktischer Bedeutung ist die Zollfreiheit der Schiffsmaschinen und Dampfkessel, welche, wie sich aus den Beobachtungen der gedachten Kommission zur Untersuchung der Lage des Schiffbaus ergeben hat, heute von fast allen größeren Schiffbauanstalten selbst gebaut werden. Wo dies nicht der Fall ist, da sind deutsche Werften oder Maschinenfabriken die Lieferanten. Zu einer Aufhebung der Zollfreiheit, die in einzelnen Fällen immerhin von Bedeutung sein kann, liegt hier also keinerlei Anlaß vor.

Von um so größerer Wichtigkeit ist aber die Frage auf dem Gebiete der Schiffsausrüstungs-Gegenstände oder Fittings.

Während in England die Industrien, welche sich dem Bau dieser Ausrüstungsgegenstände, z. B. der Winden, Spille, Pumpen, Steuerapparate, Seitenfenster, Kombüsen, Wascheinrichtungen, Klosets 2c. widmen, hoch entwickelt sind, befinden sich die entsprechenden deutschen Industrien erst in den Kinderschuhen. Fittings werden daher immer noch in großer Menge aus England eingeführt, wie denn die Einfuhr von „Maschinen“ der Statistik zum allergrößten Theile eine solche von Ausrüstungsgegenständen dieser Art sein wird.

Immerhin sind die in jüngster Zeit sich zeigenden Ansätze einer kräftigen Fittingsindustrie in Deutschland vielversprechend, und es zeigt sich, daß die Fähigkeit, mit der englischen Industrie zu konkurriren, sehr wohl besteht und nicht erst durch Zollschutz erzeugt zu werden braucht.

So werden schon jetzt folgende Fittings in Deutschland in größeren Mengen hergestellt:

Decks- und Seitenfenster (die beiden Hauptfabriken lieferten allein im Jahre 1899 solche für 845 000 Mark), Winden (Produktion 1899 etwa 250 000 Mark), Spille, Ventile, Frischwassererzeuger, Schiffspumpen, Bade- und Wascheinrichtungen 2c.

Andere dagegen, z. B. Dampfsteuerapparate, werden in Deutschland fast noch gar nicht, Anker und Ketten der wünschenswerthen Qualität noch nicht in genügender Menge erzeugt. Das Gleiche gilt vom Segeltuch.

Ergebniß der vorstehenden Ausführungen ist also, daß es

höchst verkehrt wäre, an der Zollfreiheit der Schiffbaumaterialien irgendwie zu rütteln. Fraglich ist, ob nicht eine Ausdehnung derselben zu befürworten und bei einer Aenderung der Zollgesetzgebung endlich das privilegium odiosum des Flußschiffbaus zu beseitigen wäre, daß er zwar den Nachtheilen der freien Konkurrenz des Auslandes, namentlich des sein Material aus England, Belgien und Deutschland gleich billig beziehenden Hollands, ausgesetzt ist, ohne die Vortheile dieser freien Konkurrenz bei Anschaffung seiner Materialien zu genießen. Es ist dies eine sehr schwierige Frage. Denn die internationalen Flußschifffahrtsakten ebenso wie das Rhedereiinteresse müssen dabei zur Berücksichtigung kommen. Am nöthigsten erschiene vielleicht eine Reform für Flußschiffe, die von deutschen Werften für das Ausland gebaut werden, da es sich hierbei um einen reinen Veredelungsverkehr handelt. Gerade die Werften des Seegebiets, insbesondere der Ostsee, würden im Flußschiffbau für Rußland ein lebhaftes Feld der Bethätigung finden können. Und das Gleiche gilt vom Baggerbau für das Ausland. Der lebhafte Bedarf Rußlands nach großen Dampfbaggern wird heute fast ganz durch Holland und England gedeckt.

Ob .diese Reform aber momentan erreichbar ist, scheint zweifelhaft, nachdem die Eingangs gedachten Erörterungen der Interessenten zum Abschluß gelangt sind, und als Ergebniß eine Einigung auf Aufrechterhaltung des bisherigen Zustandes erzielt wurde. Auch im neuen Zolltarif sollen Seeschiffe und Flußschiffe, Seeschiffbaumaterialien und -maschinen und Flußschiffmaschinen frei, Flußschiffbaumaterial zollpflichtig bleiben. So wird an die Stelle der Zolltarifänderung auf diesem Gebiet eine Vereinbarung zwischen Werften und Walzwerken treten müssen.

Schiffsvermessung.

Allgemeine Grundsätze.

Die Vermessung der Seeschiffe unterliegt dem Schiffsvermessungsamt in Berlin als Centrale und den Vermessungsbehörden in den einzelnen Hafenplätzen als ausführenden Organen. Sie hat zum Zweck die Feststellung der Ladefähigkeit und des Tonnengehalts der Schiffe.

Die technischen Grundsätze, nach denen sie erfolgt, sind seit 1876 bei den meisten Kulturnationen einheitlich geregelt und dem englischen System Moorsom nachgebildet, das allgemein als das praktischste und genaueste anerkannt ist. Das Ergebniß dieser Vermessung, die nach metrischem Maß erfolgt und sich auf sämmtliche inneren Räume des Schiffes und die fest auf ihm angebrachten Aufbauten erstreckt, heißt, in Körpermaß (cbm) ausgedrückt, „Bruttoraumgehalt" und giebt den thatsächlich vorhandenen Luftraum an, der unter oder auf Deck gegen außen abgeschlossen ist. Die Ladefähigkeit eines Schiffes ist in Bruttoraumgehalt nicht ausgedrückt, weil dieser auch Räume umfaßt, die zum Transport von Gütern nicht ausgenutzt werden können. Zur Feststellung der Ladefähigkeit ist es vielmehr erforderlich, Abzüge vom Bruttoraumgehalt zu machen, die besonders bei Dampfschiffen sehr erhebliche sind. Auf diese Weise erst erhält man den Nettoraumgehalt, der, in britische Registertonnen umgerechnet*), nun auch die Ladefähigkeit der Schiffe zum Ausdruck bringt.

Diese Berechnung des Nettoraumgehalts ist aber in den einzelnen Ländern eine äußerst verschiedene, und da der Nettoraumgehalt überall der Größe der Schiffsabgaben in den einzelnen Hafenplätzen und auch der Schifffahrtsstatistik der betreffenden Länder zu Grunde gelegt wird, so ist diese Verschiedenheit von erheblicher Bedeutung.

*) 1 cbm = 0,353 britische Registertonnen. 1 britische Registertonne wird zur Gewinnung eines Maßstabes im Allgemeinen 1 1/2 Gewichtstonnen gleichgesetzt.

Die Vermessungssysteme.

Drei Berechnungssysteme oder Regeln sind in der Hauptsache in Anwendung: die deutsche, die englische und die Donauregel, von denen die ersten beiden die am meisten angewendeten sind.

Die deutsche Regel, die theoretisch genaueste, ist in ihren Grundzügen in der Schiffsvermessungsordnung vom 5. Juli 1872*) niedergelegt. Nach ihr werden zur Berechnung des Nettoraumgehalts folgende Räume vom Bruttoraumgehalt in Abzug gebracht:

1. Bei allen Schiffen der Raumgehalt der ausschließlich zum Gebrauch der Schiffsmannschaft dienenden Räume nach ihrer durch Messung ermittelten Größe, jedoch höchstens bis 5 pCt. des Bruttoraumgehalts des Schiffes.

2. Bei Dampfschiffen der Inhalt der Maschinen und Dampfkesselräume sowie der Kohlenbehälter, ebenfalls je nach ihrer durch Messung ermittelten Größe, jedoch höchstens bis 50 pCt. des Bruttoraumgehalts; bei Schraubendampfern auch der Inhalt des Wellentunnels.

Demgegenüber stellt die englische Regel folgende Grundsätze auf:

Es kommen vom Bruttoraumgehalt in Abzug:

1. bei allen Schiffen die zum Gebrauch der Schiffsmannschaft und zur Navigirung des Schiffes dienenden Räume, aber unbeschränkt, ohne Rücksicht auf ihre bedeutendere oder geringere Größe.

2. bei Dampfschiffen.
   a) bei Raddampfern 37 pCt. des Bruttoraumgehalts; wenn der für Maschinen und Dampfkessel benöthigte Raum mehr als 20 und weniger als 30 pCt. des Gesammt-Bruttoraumgehalts ausmacht.
   b) bei Schraubendampfern 32 pCt. des Bruttoraumgehalts, wenn der Maschinen- und Kesselraum mehr als 13 und weniger als 20 pCt. des Gesammt-Bruttoraumgehalts ausmacht.
   c) wo diese Räume weniger als 20 bezw. 13 pCt. ausmachen, ihr körperlicher Inhalt nach der durch Messung ermittelten Größe, aber mit einem Zuschlage auf diese

---

*) R. G. Bl. S. 270.

Räume von 50 pCt. für Raddampfer und von 75 pCt. für Schraubendampfer.

Wirkung der Verschiedenheiten.

Vergleicht man beide Regeln miteinander, so ergiebt sich, daß das Grundprinzip der deutschen Regel ist, möglichst genau den thatsächlich zum Gütertransport verfügbaren Schiffsraum festzustellen, während durch die Sätze der englischen Regeln als Grundzug die Bemühung geht, möglichst große Abzüge vom Bruttoraumgehalt zu machen, ohne Rücksicht auf den thatsächlich verfügbaren Raum. Die praktische Folge dieser Verschiedenheit ist, daß von zwei dem Bruttoraumgehalt nach gleich großen Schiffen das nach deutscher Regel vermessene einen bedeutend größeren Nettoraumgehalt aufweist, als das nach englischer Art gemessene. Nach Berechnungen des Kaiserlichen Statistischen Amtes stellt sich zahlenmäßig diese Verschiedenheit etwa so, daß

1. ein nach deutscher Regel vermessenes Segelschiff von 100 Registertonnen nach englischer Regel vermessen nur 95 Registertonnen hat.

2. ein nach deutscher Regel vermessenes Dampfschiff von 100 Registertonnen nach der anderen Methode sogar nur 86 Registertonnen Nettoraumgehalt aufweisen würde.

Solange also in Deutschland die deutsche Regel in Anwendung war, war die unmittelbare Folge die, daß die deutschen Schiffe z. B. in britischen Häfen verhältnißmäßig mehr Tonnengelder zahlen mußten, als umgekehrt die britischen in deutschen Häfen, und zwar deutsche Segelschiffe 5 pCt., deutsche Dampfschiffe aber sogar 14 pCt. mehr.

Dasselbe Verhältniß waltete natürlich in anderen Häfen ob, wo der vom Heimathlande ausgestellte Meßbrief maßgebend ist. Der große Unterschied erwies sich als eine erhebliche Belastung der deutschen Rhederei, namentlich auch bei den nach Tonnengehalt berechneten hohen Schiffsabgaben im Suez- und Kaiser Wilhelm-Kanal. Gelegentlich der Erörterung der Nord-Ostsee-Kanaltarife entschloß man sich im Jahre 1895 auch in Deutschland zum englischen System überzugehen.

Deutschlands Uebergang zur englischen Regel.

Diese Vermessungsänderung, die durch die Schiffsvermessungsordnung vom 1. März 1895*) eingeführt worden

*) R. G. Bl. S. 160.

ist, war von zwei bedeutsamen Folgen begleitet, einmal von der schon oben gekennzeichneten praktischen, daß seither deutsche Schiffe verhältnißmäßig nicht mehr Tonnengelder zu zahlen haben als entsprechend große außerdeutsche britische ꝛc., sodann aber auch von einer technisch und wissenschaftlich wichtigen in Hinsicht auf die deutsche und internationale Schifffahrtsstatistik. In der ersteren Statistik erscheinen seitdem die Zahlen vor 1895 im Vergleich mit den späteren zu groß, und zwar die Tonnage der deutschen Segelschiffe um 5 pCt., die der deutschen Dampfschiffe um 14 pCt. Für internationale Vergleiche aber ergiebt sich der große Vortheil, daß jetzt mehr als drei Fünftel*) der gesammten Welthandelsflotte einer einheitlichen Vermessung des Nettoraumgehalts unterliegen, und daß infolgedessen die Aufstellung einer genauen Weltschifffahrtsstatistik auf der Grundlage der nach englischer Regel vermessenen Nettotonnage wesentlich leichter durchzuführen sein wird als bisher. Bedauerlich hierbei bleibt, daß der norwegische Statistiker Kiaer**) für die Jahre 1870 bis 1896 eine werthvolle internationale Statistik auf Grund der wissenschaftlich korrekteren deutschen Methode aufgestellt hatte, die nunmehr in ihrer Benutzbarkeit beeinträchtigt ist.

Benutzung der verschiedenen Regeln.

Heute benutzen die englische Regel: Deutschland, England, Dänemark, Schweden, die deutsche: Italien, Oesterreich-Ungarn und Norwegen; Frankreich hat im Prinzip die deutsche, gestattet aber die Anwendung der englischen; die Niederlande haben die deutsche und die Donau-Regel, welch letztere auch in Spanien, auf der unteren Donau und im Suez-Kanal gilt.

Durch eine immer geschicktere Anwendung der englischen Regel in den Ländern, welche sich ihrer bedienen, gelingt es noch alljährlich, durch die Nachvermessung gewisse Tonnagereduktionen herauszurechnen.

Es ist übrigens bemerkenswerth, daß durch Anwendung der englischen Regel Schleppdampfer, Eisbrecher und dergl. eine negative statt einer positiven Nettotonnage kalkuliren.

*) Anfang 1900 besaß Großbritannien 53,3 pCt., Deutschland 9,2 pCt. der Nettotonnage der Welthandelsflotte.

**) Statistique Internationale Navigation Maritime, Christiania. 1876 bis 1895.

Die Tiefladelinie.

Von besonderer Bedeutung ist neuerdings in der öffentlichen Erörterung die Frage der Einführung einer sogenannten Tiefladelinie geworden, d. i. die Festlegung einer Linie, bis zu welcher das vollbeladene Schiff ins Wasser eintauchen darf. Die Anbringung einer solchen ist in England gesetzlich vorgeschrieben und bezweckt, eine übermäßige Belastung der Schiffe und damit eine etwaige Gefährdung des Lebens der Mannschaft zu verhindern. Die Berechnung erfordert ein ungemein komplizirtes Verfahren. Die Urtheile über den Werth der Maßregel sind angesichts der technischen Schwierigkeiten verschieden. Immerhin hat sich in Deutschland die Hamburg—Amerika-Linie zur Einführung einer Tiefladelinie freiwillig entschlossen.

Die Schleppversuchsstation des Norddeutschen Lloyd in Bremerhaven.*)

In der Schleppversuchsstation des Norddeutschen Lloyd in Bremerhaven werden durch Versuche die den kleinsten Widerstand gegen die Fortbewegung erzeugenden Schiffsformen und die für diese Fortbewegung erforderlichen günstigsten Propeller festgelegt.

Der Gesammtwiderstand eines im Wasser schwimmenden Schiffes gegen die Fortbewegung, d. h. die Kraft, welche erforderlich ist, um das Schiff, nachdem es eine gewisse Geschwindigkeit erreicht hat, mit dieser Geschwindigkeit gleichmäßig weiter zu bewegen, rührt im Wesentlichen von zwei Ursachen her: einmal von der Reibung der Oberfläche des eingetauchten Schiffskörpers mit dem Wasser und zweitens von der Bildung und Erhaltung der bei der Fortbewegung entstehenden Wellen und Wirbel, namentlich im Vor- bezw. Hinterschiff.

Durch zahlreiche Versuche ist es gelungen eine empirische Formel für den Reibungswiderstand aufzustellen, welcher abhängig ist von der Dichtigkeit oder dem spezifischen Gewicht des Wassers, in dem sich das Schiff bewegt, von der Größe der benetzten Oberfläche, von der Schiffsgeschwindigkeit und einem Reibungskoeffizienten, der sich wiederum mit der Länge des Schiffes und der Beschaffenheit der Schiffsaußenhaut ändert.

So einfach es also ist, mittels dieser empirischen Formel den Reibungswiderstand zu bestimmen, so schwierig, ja unmöglich, ist es, den Wellen und Wirbel bildenden Widerstand rechnerisch zu ermitteln.

Diesen Widerstand nun, der lediglich durch die Form des Schiffes, durch das Verhältniß der Länge zur Breite und durch die Schärfe der Wasserlinien des Vor- bezw. Achterschiffes bedingt wird, trotzdem schnell und sicher zu finden, verdanken wir den beiden englischen Schiffbau-Ingenieuren William und R. E. Froude, Vater und Sohn.

In Folgendem soll in Kürze die Froudesche Methode etwas näher beleuchtet werden.

---

*) Hierzu 1 Schema und 7 Bilder.

In einem langen Bassin werden Schiffsmodelle, die genau der wirklichen Schiffsform nachgebildet sind, geschleppt. — Die Zugkraft für verschiedene Modellgeschwindigkeiten wird mittels eines Dynamometers (cf. Schema) direkt gemessen, sie stellt sich graphisch auf einem mit Papier überzogenen, rotirenden Holzcylinder dar. — Diese Zugkraft giebt uns also den Totalwiderstand, den das Modell bei einer gewissen Geschwindigkeit gegen die Fortbewegung ausübt. Wird nun von diesem Totalwiderstand der nach der vorher angegebenen Weise berechnete Reibungswiderstand abgezogen, so bleibt als Restwiderstand der gesuchte Wellen und Wirbel bildende Widerstand übrig. Wie es möglich war, den Reibungswiderstand für das Modell zu berechnen, ebenso wird es weiter möglich sein, denselben für das dem Modell entsprechende Schiff zu bemessen. Um nun endlich den Totalwiderstand des Schiffes selbst zu erhalten, wird der soeben ermittelte Restwiderstand des Modells benutzt. Derselbe folgt nämlich dem von Newton gefundenen und von William Froude in der Schiffbautechnik zuerst in so hervorragend nutzbringender Weise angewandten mechanischen Aehnlichkeitsgesetze, welches besagt, daß, wenn sich zwei geometrisch vollkommen ähnliche Körper, wie wir sie ja in dem Schiff und seinem Modell vorfinden, mit korrespondirenden Geschwindigkeiten bewegen, sich die für diese Bewegungen erforderlichen Kräfte wie die dritten Potenzen der linearen Abmessungen dieser beiden Körper, oder wie die Gewichte der Körper verhalten, wobei unter korrespondirenden Geschwindigkeiten die Geschwindigkeit v des Modells und $v \cdot \sqrt{\alpha}$ des Schiffes zu verstehen sind, wenn α das Verhältniß der linearen Abmessungen des Schiffes zum Modell angiebt.

In umstehender Figur sei die ausgezogene Kurve die Kurve der durch Schleppversuche gefundenen Modellwiderstände, die punktirte Kurve die der nachträglich berechneten Reibungswiderstände des Modells. — Der schraffirte Theil der Figur giebt uns demgemäß direkt den Restwiderstand oder die beim Modell für Bildung und Erhaltung der Wellen und Wirbel aufgewandte Kraft r_w an. — Zufolge des vorher erwähnten mechanischen Aehnlichkeitsgesetzes wird somit der Totalwiderstand R_T für das in seinen Längen-, Breiten- und Tiefenabmessungen αmal so große Schiff $R_T = R_R + \alpha^3 \cdot r_w$ sein, wenn R_R der Reibungswiderstand des Schiffes ist. — Man wird also, ähnlich wie vorher durch Versuche, jetzt eine Kurve der Schiffs-

widerstände durch Rechnung aufzeichnen können, die für jede beliebige Geschwindigkeit den gesammten Schiffswiderstand graphisch darstellt. Vergl. umstehende Figur.

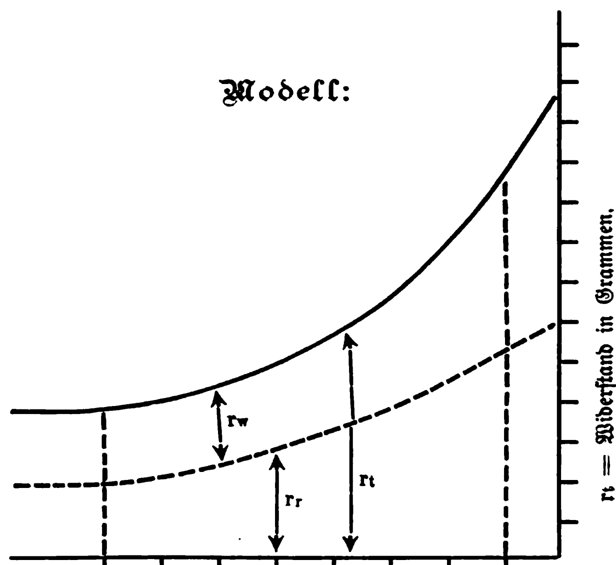
Da nun, wie bereits erwähnt, der wellen- und wirbelbildende Widerstand abhängig ist von der Schiffsform, so wird es demnach nicht gleichgültig sein, welche Linien ein Schiff für ein gegebenes Deplacement erhalten muß, um für dieses Deplacement bei gewisser Maschinenleistung die größtmögliche Geschwindigkeit zu erreichen oder für eine gegebene Geschwindigkeit die kleinste Maschinenleistung und somit den geringsten Kohlenverbrauch zu erzielen. — Erinnert wird hierbei nur an die wohl allgemein bekannte Thatsache, daß manche Schiffe nach ihrer Verlängerung bei gleichbleibender Maschinenkraft an Geschwindigkeit nichts eingebüßt, ja sogar noch manchmal gewonnen haben.

Wenn nun durch Versuche vermittelst der Froudeschen Methode die günstigste Form und der Widerstand des dieser Form entsprechenden Schiffes bestimmt ist, so wird weiter die effektive oder Nutzleistung der Maschine berechnet. — Erfahrungsgemäß ist diese Nutzleistung ein Bruchtheil der indizirten oder der nach Dampfdiagrammen gemessenen Maschinenleistung, sagen wir z. B. die Hälfte. — Es müßte demnach die aus der Rechnung gefundene Nutzleistung durch 0,5 dividirt bezw. mit 2 multiplizirt werden, um die erforderliche indizirte Maschinenleistung zu erhalten. Dieser Erfahrungskoeffizient wird abhängen von der Art der Maschine und dem Typ des Schiffes.

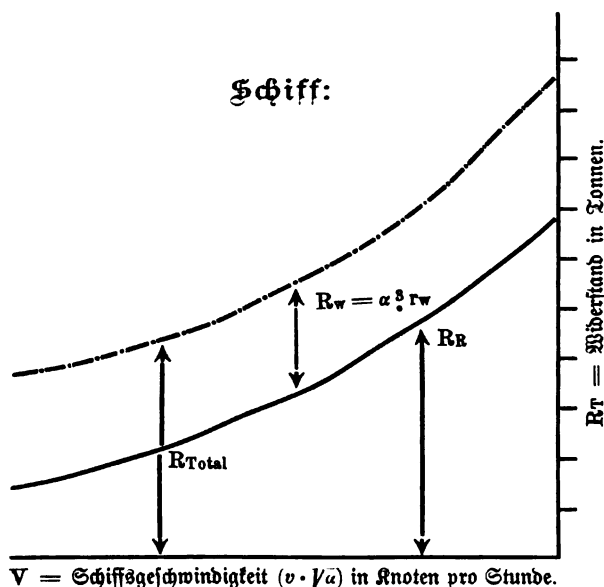
Mag die Methode der Modellschleppversuche daher nicht in jedem Falle so ohne Weiteres die indizirte Leistung der Maschinenanlage ergeben, da sie die Funktion eines Erfahrungskoeffizienten bei Berechnung dieser Leistung ist, der nur aus ähnlichen Schiffen gewonnen werden kann, so steht doch zweifellos fest, daß, wenn durch Variation des Modellschiffs schließlich die zumeist für den wellen- und wirbelbildenden und schließlich für den Totalwiderstand günstigste Modellform gefunden ist, auch das wirkliche Schiff, das nach diesem Modell konstruirt wird, die besten Resultate liefert.

Ueberzeugt von der Wichtigkeit einer nach Froudescher Idee erbauten Versuchsstation, wie solche schon seit geraumer Zeit in England, Italien und Rußland existirten, und gestützt auf eigene Erfahrungen, die der „Norddeutsche Lloyd“ in der

Schleppversuchsstation der Königlichen Italienischen Marine in Spezia hatte sammeln können, entschloß sich derselbe zur Erbauung einer eigenen Anstalt. Dem Entschlusse, welcher im Mai v. Js. gefaßt war, folgte bereits Anfang Juni die That; am 6. Juni 1899 wurde der erste Spatenstich zur Herstellung des Schleppbassins ausgehoben. — Im Februar d. Js. wurde die Abtheilung für schiffbautechnische Versuche, wie die Schleppversuchsstation offiziell benannt ist, dem Betriebe übergeben. — Der Bau der gesammten Anlage, einschließlich aller ihrer maschinellen Einrichtungen, hat demnach nicht länger als 9 Monate gedauert.



v = Modellgeschwindigkeit in Metern pro Sekunde.
rt = Totalwiderstand.
rr = Reibungswiderstand.
rw = Wellen- und wirbelbildender Widerstand.



V = Schiffsgeschwindigkeit ($v \cdot \sqrt{\alpha}$) in Knoten pro Stunde.

Am 13. März d. Js. durfte der „Norddeutsche Lloyd" diese Station Seiner Majestät dem Deutschen Kaiser und am 25. März Seiner Königlichen Hoheit dem Prinzen Heinrich von Preußen vorführen.

Das unter Dach befindliche Areal der Anstalt beträgt 2041 qm, die sich auf folgende Räume vertheilen: Eine lange Halle mit dem Schleppbassin, die Modellgießerei, der Raum für die Modellschneidemaschine, die Werkstatt, der Zeichensaal, zwei Bureaus, der Raum für die Akkumulatoren und das Magazin. Hierzu kommt noch eine Filteranlage von rund 1083 qm, so daß sich das gesammte bebaute Areal auf 3124 qm beläuft.

Das Schleppbassin, Bild 1 und 2, ist nicht wie in Spezia oder Gosport bei Portsmouth, wo sich der Experimental Tank der englischen Admiralität befindet, aus Stein erbaut, sondern aus Holz. Der Bau dieses Bassins, welches im Lichten 164 m lang, 6 m breit und 3,70 m tief ist, hat ein äußerst

solider und fester sein müssen, um jegliche Bewegung der Seitenwände, sei es infolge Erd- oder Wasserdrucks, nach Möglichkeit zu vermeiden. Die beiden vorerwähnten Aufnahmen 2 und 3 zeigen uns das Schleppbassin kurz vor der Vollendung im leeren und nach der Vollendung im gefüllten Zustande, letztere mit dem Versuchswagen am äußersten Ende.

Die Bilder 3 und 4 geben uns eine Darstellung des mit den Meßgeräthen versehenen Schleppwagens und dem am vorderen Ende des Schleppbassins befindlichen 9,50 m langen, 1,25 m tiefen und 1,70 m breiten Schacht mit den beiden seitlichen 10 m langen, 1,50 m breiten und 0,80 m tiefen kleinen Bassins. Will man nämlich die auf dem Schleppwagen befindlichen Meßinstrumente kontroliren oder auseinandernehmen, so fährt man den Wagen über diesen 9,50 m langen Schacht. Die beiden Seitenbassins dienen zum Einstellen des Modells auf den richtigen Tiefgang mittels mit Schrot gefüllter, genau abgewogener Ballastpäckchen.

In der Modellgießerei, Aufnahme 5, werden die beim Schleppen verwendeten Schiffsmodelle aus Paraffin in einen mit bestem Thon angefüllten Tankkasten gegossen. Das Bild stellt den Augenblick dar, wo das für die Weiterbearbeitung fertige Modell aus seiner Form mittels Krahn befreit wird. Links sehen wir den Paraffinschmelzofen, in dem das Paraffin im Wasserbade geschmolzen wird. Auf den oberen mittleren Hahn wird ein Rohr geschroben, welches von dem Ofen bis zur Form reicht. Im Vordergrunde liegt das Hohlgerippe eines Modellkerns. Dieses Gerippe wird mit Leinwand überzogen, mehrfach mit Thon angestrichen und in die in dem Formkasten vorher ausgearbeitete äußere Modellform eingesetzt, um so den Hohlguß zu ermöglichen.

Der Krahn setzt das Modell zwecks Weiterbearbeitung auf den Wagen der Modellschneidemaschine (Bild 6). — Diese sehr sinnreich konstruirte Maschine schneidet das gegossene Paraffinmodell direkt nach der der Modelllänge entsprechenden Konstruktionszeichnung, welche sich unter dem von einem Arbeiter bewegten Handrade hin und her bewegt. Die beiden Messer (in der Mitte des Wagens) machen etwa 1600 Umdrehungen in der Minute.

Ist das Modell fertig bearbeitet und sein Gewicht entsprechend dem Deplacement des Schiffes unter Berücksichtigung des Maßstabes genau kontrollirt, so wird es unter den Schlepp-

wagen geschoben (Bild 7). — Dieser Schleppwagen wird durch Elektromotore getrieben, die ihren Strom Akkumulatoren entnehmen, um eine möglichst gleichmäßige Geschwindigkeit zu erzielen. — Durch Ein- und Ausschaltung von Akkumulatoren und Widerständen durch Parallel- und Hintereinanderschaltung der beiden Antriebsmotore kann man die Geschwindigkeit des Wagens von 0,40 m bis 6,0 m pro Sekunde variiren, so daß es möglich ist, Torpedobootsmodelle mit Leichtigkeit bis zu 40 Seemeilen Schiffsgeschwindigkeit zu schleppen, eine Geschwindigkeit, die in absehbarer Zeit noch nicht erreicht werden dürfte.

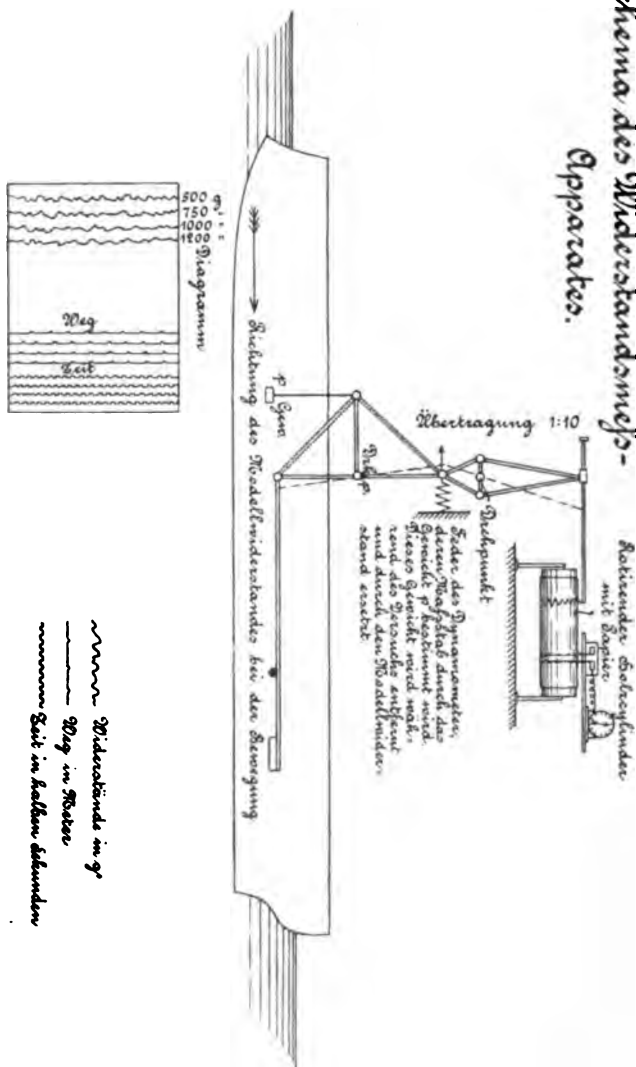

Schema des Widerstandsmess-Apparates.
Übertragung 1:10
Rotirender Schreibcylinder mit Papier
Drehpunkt
Feder des Dynamometer, deren Maßstab durch das Gewicht p bestimmt wird. Dieses Gewicht wird während des Versuchs entfernt und durch den Modellwiderstand ersetzt.
Richtung des Modellwiderstandes bei der Bewegung
500 g
750 "
1000 "
1200 "
Diagramm
Weg
Zeit
Widerstände in g
Weg in Meter
Zeit in halben Sekunden

Bild 1.



Bild 2.

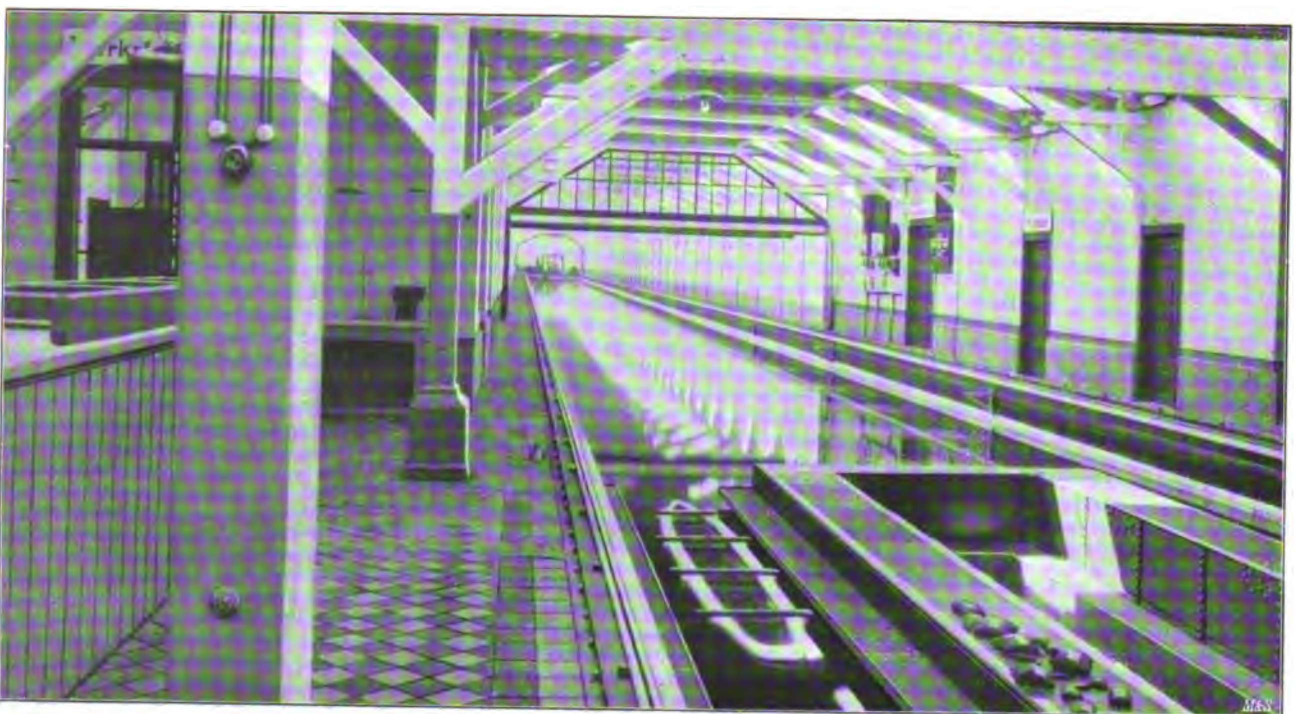


Bild 3.



Bild 4.



Bild 5.

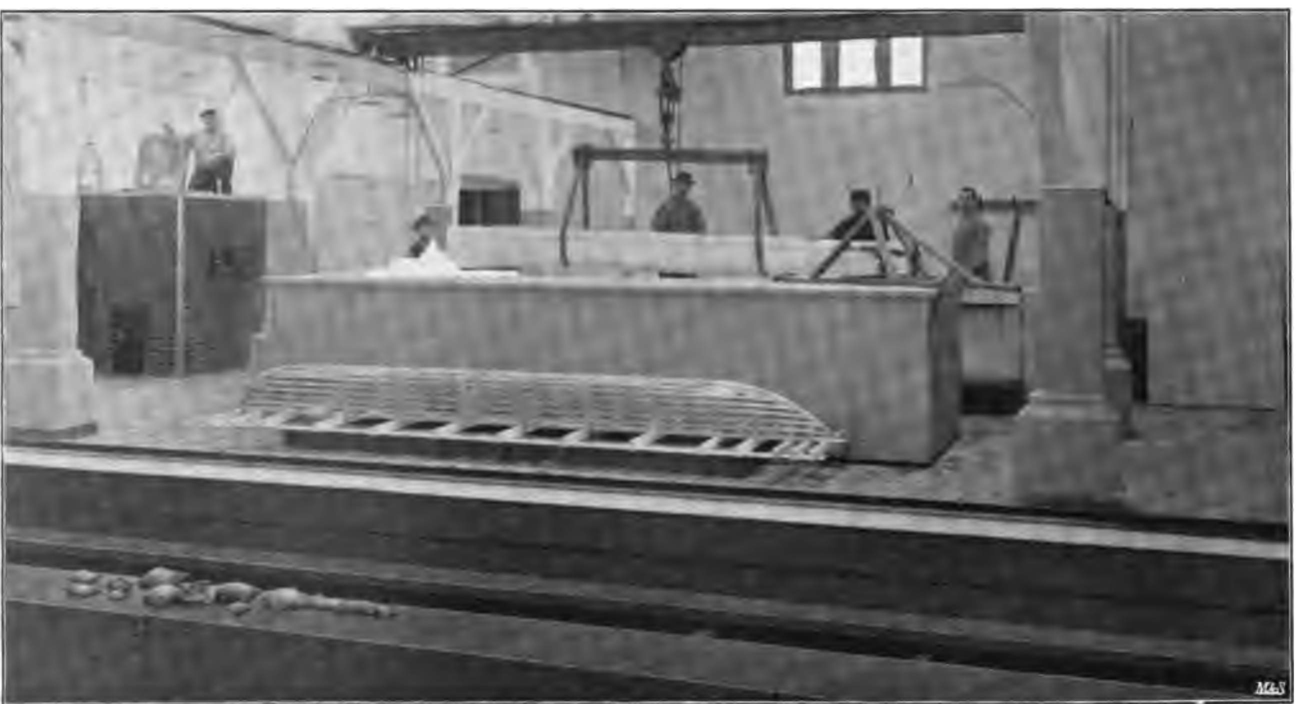


Bild 6.

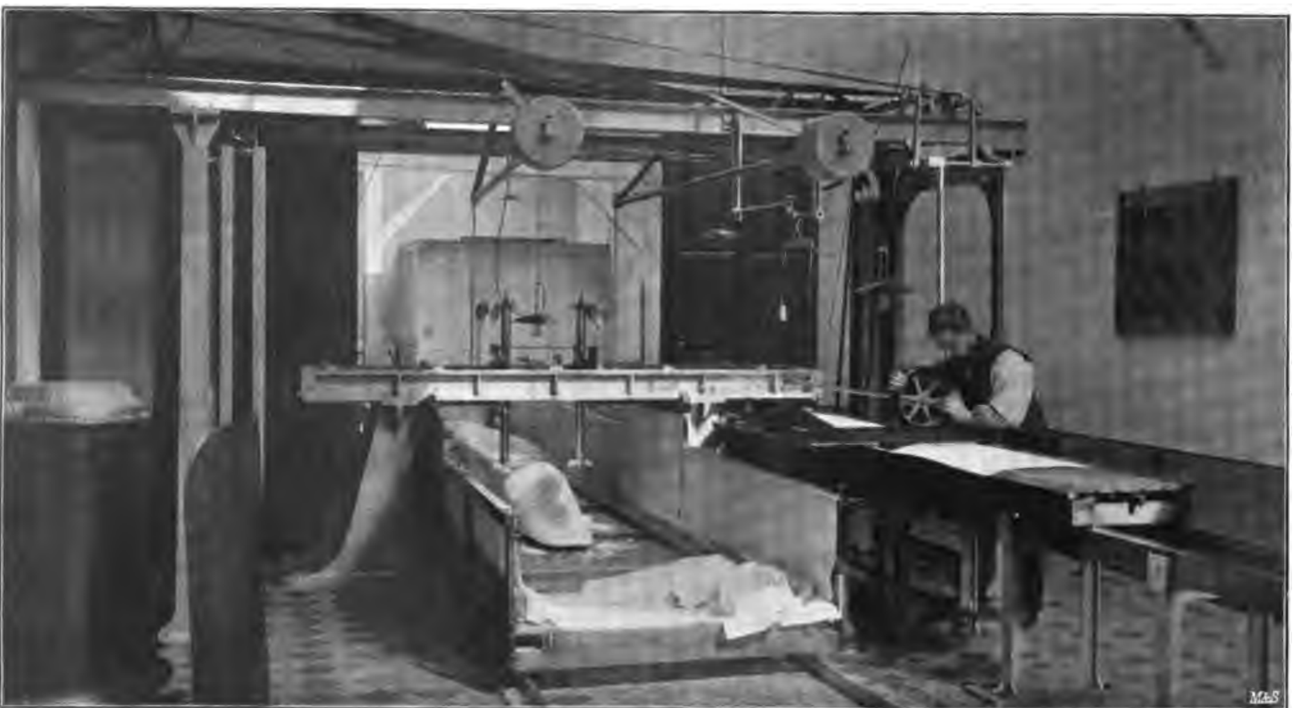


Bild 7.



Panama- oder Nicaragua-Kanal.*)

Bedeutung eines Mittelamerikanischen Kanals.

„Der Stille Ozean ist das Meer, auf dem der Handel der Zukunft sich entwickeln wird!“ Dieser Ausspruch fiel vor Kurzem in einer Sitzung des Unionssenats und wird auch an der Westküste der Vereinigten Staaten von Amerika häufig gehört. Das große China mit seinen unermeßlichen Schätzen ist das natürliche Absatzgebiet für Nordamerika. Es liegt demselben näher als den europäischen Mächten England, Deutschland und Frankreich, deren Handel allerdings augenblicklich dem amerikanischen bedeutend überlegen ist. Daher die Besitzergreifung und das Festhalten der Philippinen, welche den Staaten eine treffliche Basis gewähren und zur Förderung der Handelsbeziehungen mit dem Reich der Mitte von unschätzbarem Werthe sind! Der Handel und Verkehr an der Westküste von Amerika hat sich erst seit den letzten 30 Jahren in größerem Umfange entwickelt. Der Anschluß Kaliforniens an die Vereinigten Staaten, die Erschließung des Westens, das Aufschießen San Franciscos zur ersten Handelsstadt an der Westküste, die Vollendung der transkontinentalen amerikanischen und kanadischen Eisenbahnen, das sind die Punkte und Abschnitte, welche Schritt für Schritt von dem Aufschwung des Handels Zeugniß ablegen und zeigen, daß der als Einleitung angeführte Satz kein Phantom der Einbildungskraft ist, sondern nach aller menschlichen Voraussicht sich dereinst bewahrheiten wird. Dem amerikanischen Handel, welcher sich in San Francisco konzentrirt, ist durch den Aufschwung Vancouvers, des Ausgangspunktes der kanadischen Bahn, ein starker Nebenbuhler entstanden. Beide Häfen sind die Stapelplätze für den gesammten chinesischen und japanischen Handel. Daneben ist der Handel, welcher zwischen Süd-, Mittelamerika und den Vereinigten Staaten sowie den europäischen Handelsstaaten betrieben wird, beachtenswerth. Außer englischen und amerikanischen Dampferlinien ist es namentlich die deutsche Kosmos-Linie, welche lebhaft an diesem Handel betheiligt ist.

Während die Westküste der Vereinigten Staaten durch

*) Hierzu drei Pläne.

ein ausgedehntes Eisenbahnnetz mit der Ostküste verbunden ist, und auch in Mittelamerika bereits Verbindungsbahnen von Osten nach Westen in Betrieb oder in weiterer Ausführung geplant sind, kann der Verkehr nach der Westküste von Südamerika nur auf dem Seewege durch die Magelhan-Straße bezw. um das Kap Horn erfolgen. Ein Gleiches ist für alle diejenigen Handelsgegenstände an der ganzen Westküste geboten, deren Beförderung auf der Eisenbahn infolge zu hoher Frachtsätze nicht vortheilhaft ist. Ein Blick auf die Weltkarte genügt, sich darüber klar zu werden, wie wichtig für die Erschließung der Westküste Amerikas und den Zukunftshandel auf dem Stillen Meer eine Verbindungsstraße zwischen letzterem und dem Atlantischen Meere ist. Die Entfernung von New York nach San Francisco beträgt um Kap Horn etwa 15 000 Seemeilen, durch einen solchen Kanal nur etwa 5000 Seemeilen. Es werden also 10 000 Seemeilen erspart werden. Natürlich sind es in erster Linie die Vereinigten Staaten von Amerika und im Besonderen die großen Handelsplätze an der Küste, welche den Hauptgewinn aus einem Isthmus-Kanal ziehen würden. Die Produkte Kaliforniens gehen jetzt auf dem Seewege um das Kap Horn nach England und dem Kontinent. Der Kanal würde den Absatz dieser Produkte wesentlich fördern, und auch die Bevölkerung der wegen ihrer Fruchtbarkeit und des vorzüglichen Klimas bekannten westlichen Staaten würde schnell zunehmen. Vor Allem würden aber die Handelsplätze der Ostküste mit ihrem gewaltigen Kapital thatkräftig in den Handel nach China und Japan sowie nach der Westküste von Mittel- und Südamerika eingreifen und damit demselben zu einem ungeahnten Aufschwung verhelfen. Jedoch auch die europäischen Handelsstaaten werden ihren Vortheil von einer solchen Fahrstraße haben. Die nachstehende Tabelle giebt den Vergleich zwischen den Seewegen durch die Magelhan-Straße und durch den Isthmus-Kanal:

von Hamburg	durch die Magelhan-Straße	durch den Isthmus-Kanal
nach Valparaiso	9 300 Seemeilen	7 800 Seemeilen
„ Callao	10 700 „	6 600 „
„ Guayaquil	11 500 „	6 100 „
„ Punta Arenas in Costa Rica	12 800 „	5 700 „
„ Acapulco	13 700 „	6 700 „
„ San Francisco .	15 600 „	8 500 „

Was den deutschen Handel an der Westküste von Amerika betrifft, so mag an dieser Stelle darauf hingewiesen werden,

daß derselbe unter dem Titel „Deutsche Interessen in Mittelamerika“ im „Nauticus, Beiträge zur Flottennovelle“, Seite 35 behandelt worden ist. Besonders in Chile, Mexico und unter den Staaten Mittelamerikas in Guatemala und Costa Rica ist das deutsche Element fleißig an der Arbeit gewesen und hat den deutschen Handel zu großem Ansehen gebracht. Wird eine Fahrstraße zwischen dem Atlantischen und dem Stillen Meere geschaffen, so ist Deutschland dadurch in den Stand gesetzt, seinen eigenen Industrieartikeln auf geradem Wege und in kürzerer Zeit als bisher Absatz zu gewähren. Aber auch als zweite Handelsstraße nach Ostasien wird der neue Kanal für Deutschland von großer Bedeutung sein, in Anbetracht der großen wirthschaftlichen Interessen, welche dort vorhanden sind, wenn auch eine nennenswerthe Abkürzung des Reiseweges gegenüber der Suez-Kanal-Route nicht eintritt.

Unter den Projekten für einen Isthmus-Kanal sind zwei hervorzuheben, welche für die Verwirklichung des Gedankens ernstlich in Betracht kommen. Es sind dies der Panama- und der Nicaragua-Kanal.

Der Panama-Kanal.*)

Der Zusammenbruch der alten Panama-Gesellschaft im Jahre 1889 ist noch in frischem Gedächtniß. Die Ursachen desselben lassen sich in der Hauptsache darauf zurückführen, daß es an sorgfältigen und gründlichen Vermessungen und Vorarbeiten fehlte, um die Art der Ausführung, die Kosten des Werks und schließlich die Zeit zu bestimmen, welche nöthig war, es zu vollenden. Als die alte Gesellschaft sich dazu entschied, statt des Niveaukanals einen Schleusenkanal zu bauen, war es finanziell unmöglich, dies auszuführen, da ihr Kredit gänzlich erschüttert war. 260 Millionen Dollars waren vereinnahmt worden. Die wirklichen Ausgaben auf dem Isthmus betrugen etwa 156 Millionen, und hiervon waren für Erdarbeiten etwa 88 Millionen verausgabt. Der Werth der Arbeiten der alten Gesellschaft wurde von einer Kommission abgeschätzt und in Anbetracht der großen Menge von noch brauchbaren Maschinen und Handwerkszeug aller Art, der ausgeführten Arbeiten, Ein-

*) Nach Angaben des Buches „The New Panama Canal Company“ New York 1898. Dezember.

richtungen, des Landerwerbs, der gewonnenen Erfahrungen ꝛc. mit 90 Millionen Dollar berechnet.

Im Jahre 1894 bildete sich die neue Panama-Gesellschaft mit einem Kapital von 13 Millionen Dollar.

Um jede Spekulation zu vermeiden, wurde dies Kapital als unangreifbar erklärt. Das Direktorium setzte sich aus ganz neuen und unabhängigen Persönlichkeiten zusammen, welche zu denen der alten Gesellschaft in keinerlei Beziehungen standen. Die neue Gesellschaft wurde von den Vereinigten Staaten von Columbien anerkannt und bestätigt. Sie begann ihre Arbeiten damit, sich eine genaue und vollständige Kenntniß der örtlichen Verhältnisse, insbesondere der Eigenschaften des Bodens, zu verschaffen, wo das Werk ausgeführt wurde, und ebenso die Mittel und Wege zu dieser Ausführung ausfindig zu machen. Die von der alten Gesellschaft gemachten Erfahrungen wurden verwerthet und durch ausgedehnte Arbeiten vervollständigt, theils um mit der Gegend bekannt zu werden, theils um den Kanalbau selbst zu fördern. Die neue Gesellschaft beschloß, die Aushebungen in solchem Umfange durchzuführen, daß kein Zweifel an dem zukünftigen Werk mehr bestehen bliebe. Die für diesen Zweck unternommenen Arbeiten hingen eng mit dem Kanalbau selbst zusammen. Für alle diese Arbeiten wurden mehr als drei Jahre verwendet.

Trotz des Vertrauens, welches die neue Gesellschaft in ihre eigenen Ingenieure setzte, hielt sie es für angezeigt, um die endgültigen Entschlüsse außer jeden Zweifel zu setzen, eine internationale technische Kommission, bestehend aus Ingenieuren der verschiedensten Staaten, zusammentreten zu lassen. In dieser Kommission waren die bedeutendsten Ingenieure der Vereinigten Staaten, Frankreichs, Englands, Deutschlands, Rußlands und Columbiens vertreten, welche alle bereits an Unternehmungen dieser Art betheiligt gewesen waren und sich durch große Erfahrungen auszeichneten. (Von deutschen Ingenieuren gehörten die Herren Fülscher und Koch, welche die Leitung des Baues des Kaiser Wilhelm-Kanals hatten, zur Kommission.) Die technische Kommission wurde im Februar 1896 zusammenberufen und hat neben dem Studium und der Komiteearbeit über besondere Fragen, der persönlichen Prüfung der Arbeiten auf dem Isthmus durch eine aus ihren Mitgliedern ernannte Abordnung, zu freiem Austausch der Ansichten und Prüfung aller einschlägigen

Pläne über hundert Sitzungen abgehalten. Dieselbe hat außerdem mit großer Sorgfalt und vielen Ausgaben über einen Zeitraum von zwei Jahren sich erstreckende Beobachtungen des Chagres-Flusses gemacht, in der Absicht, die verschiedenen Verhältnisse dieses Flusses zu jeder Zeit und unter allen Bedingungen festzulegen, damit ganz zuverlässige Angaben vorhanden seien, auf welche die Schlußfolgerungen, betreffs der Behandlung des Flusses, aufgebaut werden konnten. Auf Grund aller Beobachtungen erstattete die technische Kommission folgenden Bericht:*)

Der Panama-Kanal geht von Colon am Atlantischen Meer nach Panama am Stillen Meer. Seine Gesammtlänge ist 46,2 engl. Meilen**) einschließlich 3,35 Meilen, welche im Stillen Meer bis zum tiefen Fahrwasser ausgebaggert werden. Die große Cordilleren-Kette, welche den Isthmus entlang läuft, bildet an dem ausgewählten Punkt einen Paß, welcher nicht zu hoch ist, um den Bau des Kanals zu stören, während die nach beiden Seiten anstoßenden Theile niedrig verlaufen. Dementsprechend wird das Profil des Kanals in der Mitte hoch und flacht sich langsam nach den niederen Theilen an der See ab. In Colon befindet sich die Hauptniederlage der Neuen Gesellschaft. Von dem kleinen Hafen des Folk-Flusses folgen wir dem Kanal nahezu 11,8 Meilen. Dieser Kanal ist schiffbar und hat Tiefen von 16,4 bis 29,5 Fuß.

Von Meile 12 bis Meile 27 sind die ganze Strecke entlang Aushebungen gemacht worden, und die Böschungen steigen allmählich vom Meeresniveau bis zu einer Höhe von 49,2 Fuß, mit Einschnitten, beispielsweise bei Bohio 131,2 Fuß tief und bei San Pablo und Matachin 82 bis 98,5 Fuß tief. Von der 28. Meile erhebt sich die Cordillere, zwischen der 28. und 33. Meile ist ein gutes Stück Arbeit geschafft worden. Hier wird Culebra erreicht, wo das Werk infolge des Charakters der oberen Erdschichten bedeutend weniger fortgeschritten ist. Der von der alten Gesellschaft begonnene Durchstich ist von der neuen Gesellschaft fortgesetzt worden und hat jetzt eine Durchschnittstiefe von 164 Fuß. Es beginnt dann der Fall nach dem Stillen Meer, und auch hier sind die Arbeiten in vollem Gange. Die Höhen der Böschungen gehen

*) Hierzu zwei Karten: Generalplan des Panama-Kanals und Profilkarte.

**) Eine Meile (englisch) = 1,6 Km.

von 49 oder 65 Fuß bis annähernd 196,5 Fuß und abnehmend bei der 40. Meile von 6,5 bis zu 16,4 Fuß. Von diesem Punkt des Stillen Meeres an ist der Kanal vollendet in einer Tiefe von 6,5 bis 26,2 Fuß. Von Meile 42,8 bis zu den großen Wassertiefen bei Naos, Meile 45,9, ist der Kanal bis zu einer Tiefe von 16,5 bis 29,5 Fuß schiffbar und vor Kurzem von der neuen Gesellschaft bis zu einer ungefähren Tiefe von 27,8 Fuß unter der Meeresfläche ausgebaggert worden.

Außer den tiefen und ausgedehnten Einschnitten sind zahlreiche Bohrungen vorgenommen worden, welche über die Beschaffenheit der Schichten unter der Oberfläche Aufklärung geben und keinen Zweifel mehr lassen betreffs der Güte des Bodens, durch welchen der Kanal bis zu großer Tiefe gegraben und auf welchem Dämme, Schleusen ꝛc. errichtet werden müssen. Der ursprüngliche Plan der alten Gesellschaft war, einen Kanal zu bauen, offen von einem Meer zum anderen, aber nach mehreren Jahren Arbeit wurde der Plan aufgegeben in Anbetracht der ungeheuren Erdarbeiten zur Bewältigung des Durchstichs bei Culebra, sowie der Schwierigkeit und der Ausgaben, einen genügenden Schutz gegen ein gelegentliches Ueberfluthen des Chagres-Flusses zu erzielen. Der von der technischen Kommission und der neuen Gesellschaft angenommene Plan geht darauf hinaus, die Tiefe der Aushebungen in der Mitte des Isthmus herabzusetzen, dafür eine entsprechende Schleuseneinrichtung zu treffen und den Chagres-Fluß zur Speisung des Kanals zu benutzen. Hieraus entstehen folgende drei Hauptfragen:

a) Bis zu welcher Tiefe müssen die Aushebungen in der Mitte des Isthmus geführt werden? Wie groß ist die Zahl und die Höhe der Schleusen anzunehmen?

b) Welches ist die beste Art, um den Chagres-Fluß im Zaum zu halten?

c) Wie ist der Kanal zu speisen?

Die Zahl der Schleusen hängt von der Tiefe der Erdaushebungen (Höhe des Kanalbettes) ab. Je tiefer die Aushebungen gehen, je mehr Zeit wird für das Werk gebraucht, je weniger Schleusen sind erforderlich. Umgekehrt, je unbedeutender der Durchstich, desto weniger Zeit, desto mehr Schleusen sind nöthig. Die Nothwendigkeit, den Kanal vom Chagres-Fluß

zu speisen und für die Ueberschwemmungen desselben geeignete Vorkehrungen zu treffen, ist ebenfalls auf die Höhe des Kanalbettes von Einfluß. Von einer Menge von Plänen wurden drei ausgewählt, in welchen die Höhe der Kanalsohle auf 29,50 m, 20,75 m und 10 m über mittleren Wasserstand im Atlantischen Meer festgesetzt wurde. Von diesen drei Plänen hat die Kommission nach reiflicher Ueberlegung und unter Zugrundelegung der bei den Arbeiten gemachten Erfahrungen sich für den mittleren mit vier Schleusen an jeder Seite entschieden, da die Erdarbeiten, welche zur Herstellung dieses Kanals mit der Sohle 20,75 m über der See erforderlich sind, voraussichtlich gerade soviel Zeit in Anspruch nehmen, als der Bau der Schleusen und Dämme, — ein Ergebniß, welches für die Ausführung des Unternehmens sehr beachtenswerth ist. Wenn dagegen sich während der Arbeiten herausstellt, daß der Durchstich mehr Zeit erfordert, kann die Kanalsohle auf 29,50 m gelegt werden, in welchem Falle eine Schleuse an jeder Seite hinzugefügt werden muß. Oder, wenn im Gegentheil die Arbeiten schneller fortschreiten, als angenommen, kann die Sohle auf 10 m gelegt werden, in welchem Falle eine Schleuse an jeder Seite in Fortfall kommen kann. Der Uebergang zu dem ersten bezw. dritten Plan kann ohne Störung des allgemeinen Planes ausgeführt, nur darf eine Entscheidung nicht zu lange aufgeschoben werden. Die Ausführung des Planes mit 20,75 m Höhe des Kanalbettes ist nun, wie folgt, beabsichtigt:

Der am höchsten gelegene Abschnitt des Kanals bei Culebra geht von 46,6 bis 56,3 km und wird an der Sohle eine Breite von 36 m haben. Die oberen Schichten bestehen aus Lehmboden, unter demselben ist Fels, welcher stufenweise abgebaut wird. Der nächste Abschnitt geht von Obispo nach Bohio von 46 bis 24,5 km mit einer Bodenbreite von 50 m. Mit einer doppelten Schleuse bei Bohio geht der Kanal in den Atlantischen Abschnitt über, welcher eine Breite von 30 bis 34 m hat. Auf der pazifischen Seite endet der höchste Abschnitt mit einer Schleuse bei Paraiso. Es folgen dann zwei weitere Abschnitte; einer von Paraiso bis nach Pedro Miguel — 56,6 bis 59,0 km — und der zweite von Pedro Miguel bis Miraflores — 59,4 bis 61,8 km — mit den nöthigen Schleusenanlagen. Der pazifische Abschnitt geht von 61,8 bis 74 km mit einer Breite von 30 m;

hiervon ist ein Theil mit einer Breite von 50 m im tiefen Fahrwasser ausgebaggert.

Die Wassertiefe in den Schleusen soll 9,5 bis 10 m sein. Die Schleusen selbst sind 225 m lang und 25 bezw. 18 m breit. Einige Kommissionsmitglieder treten dafür ein, daß beide Schleusen 25 m breit gemacht werden. Im tiefen Einschnitt bei Culebra beabsichtigt man, die Böschungen mit Steinen zu verkleiden. Von den 46 Meilen, welche der Kanal lang ist, sind 26,75 Meilen eine gerade Strecke und 15 Meilen haben eine leichte Krümmung, deren Radius 3000 m nicht überschreitet. In dem großen centralen Durchstich haben einzelne Krümmungen einen Radius von 2500 m.

Die zuverlässige Regelung des Chagres-Flusses wird durch zwei Dämme erreicht, welche das Wasser aufstauen, den höchsten Kanalabschnitt während der trockenen Jahreszeit mit Wasser versehen, den Kanal speisen und die nöthige Wasserkraft liefern, welche, in Elektrizität umgesetzt, die Bewegung der Schleusen und die Beleuchtung des ganzen Kanals während der Nacht vermittelt. Eine beträchtliche Strecke lang läuft der Kanal in dem Bett des Flusses, welcher eine starke Strömung hat und plötzlichen und manchmal gewaltigen Ueberschwemmungen ausgesetzt ist. Daher tritt die Nothwendigkeit ein, den Fluß abzulenken bezw. seinen Wasserstand zu regeln, um einer Zerstörung der Kanalanlagen vorzubeugen.

a) Ein Damm wird in Bohio bei der letzten Schleusenanlage auf der atlantischen Seite errichtet. Derselbe wird aus Erde gebaut, 23 m hoch und 392 m lang. Durch diesen Damm wird der Chagres-Fluß in einen großen See verwandelt, dessen Grenzen genau ermittelt sind.

Derselbe erstreckt sich 13 Meilen nach Obispo, wo der Kanal den Fluß verläßt. Neben dem Damm werden je zwei Wehre angelegt, von denen das eine in Abzugskanälen an der linken Seite des Kanals (von Colon als Anfangspunkt gerechnet) bei Ueberschwemmungen 500 cbm Wasser pro Sekunde, das andere in Abzugskanälen auf der rechten Seite des Kanals und in den Chagres-Fluß selbst mindestens 700 cbm Wasser pro Sekunde abfließen läßt. Durch diese Einrichtung wird nicht allein der Wasserstand des Chagres-Flusses geregelt, sondern es wird auch verhindert, daß starke Strömungen dort auftreten, wo der Kanal das Flußbett kreuzt, — eine wichtige Sache für die Schifffahrt.

b) Der zweite Damm wird bei Alhajuela am oberen Chagres, etwa $9^1/_2$ Meilen vom Kanal, errichtet und ganz aus Beton und Cement bestehen, da er auf festem Felsengrund aufgeführt werden kann. Die Höhe des Dammes wird etwa 50 m, seine Länge 285,5 m sein. Die Profile und Einzelheiten des Baues sind nach den neuesten Erfahrungen der Technik ausgearbeitet. Der Damm wird ein Becken von 10 Quadratmeilen schaffen, mit einem Fassungsvermögen von 100 bis 130 Millionen Kubikmetern. Eine der Hauptaufgaben dieses Beckens ist, den obersten Abschnitt des Kanals während der trockenen Jahreszeit (Januar bis April) mit Wasser zu versorgen. Aber außerdem wird es dazu beitragen, die Wassermassen des Chagres-Flusses zu regeln, und die Wasserkraft liefern, welche, in Elektrizität übertragen, die Bewegung der Schleusen und die Beleuchtung des Kanals während der Nacht übernimmt.

c) Zu diesem Zwecke wird das Becken mit dem obersten Abschnitt des Kanals durch einen Zubringer, der 25 cbm pro Sekunde faßt, verbunden werden. Dieser Zubringer, $9^1/_2$ Meilen lang, beginnt bei einer Erhöhung von 58 m über dem Meeresspiegel und wird theilweise durch künstliche kleine Seen, welche aus den Schluchten mittelst Dämmen hergestellt werden, theilweise durch Tunnel und Röhren geleitet. Eine genaue Prüfung dieser Anlagen hat die praktische Ausführbarkeit derselben dargethan. Der Zubringer durchschneidet ein schwieriges Gelände, und sein Bau wird verhältnißmäßig viel Kosten verursachen, aber, verglichen mit vielen derartigen Einrichtungen westlich vom Mississippi-Fluß, bietet die Ausführung keine ernsten Schwierigkeiten. Eine kurze Hülfseisenbahn wird entlang des Chagres-Flusses zu erbauen sein, um die Arbeiten am Alhajuela-Damm und dem Zubringer zu beschleunigen.

d) Beide Dämme zusammen können mindestens bis zu 250 Millionen Kubikmeter Wasser aufstauen. Dies, in Verbindung mit entsprechenden Wehren, ist ausreichend, um die größten bekannten Ueberschwemmungen zu bemeistern.

Die Zahlen sind das Ergebniß sorgfältiger Beobachtungen, welche seit dem Beginn der Arbeiten der alten Panama-Kanal-Gesellschaft und des Baues der Panama-Eisenbahn vorliegen. Sollte eine stärkere Ueberschwemmung eintreten, so ist es möglich, daß der Schiffsverkehr auf ein oder zwei Tage unterbrochen würde; der Kanal aber wird, dank den Vorsichts-

maßregeln bei den verschiedenen Bauanlagen, keinen Schaden erleiden.

e) Durch vorstehende Pläne wird die Frage des Chagres-Flusses gelöst. Derselbe mag fließen, so stark wie die Natur es will. Er ist nicht allein infolge der beiden großen Dämme bei Bohio und Alhajuela, welche den beschriebenen See und das Becken erzeugen, harmlos gemacht, sondern, anstatt eine Gefahr zu sein, ein nützlicher Freund geworden, dessen Beistand, wenn der Kanal in Thätigkeit tritt, von unschätzbarem Werth ist.

Die Häfen Colon und Panama sind so bekannt, daß nähere Bemerkungen unnöthig sind. Sie sind natürliche, nicht künstliche Häfen und leicht zugänglich. Seit 50 Jahren werden beide Häfen von allen seefahrenden Völkern aufgesucht. Keiner der Häfen erfordert besonderen Schutz oder Ausbaggerung. In 200 Meilen Nähe vom Kanal befinden sich keine aktiven Vulkane. Heftige Winde oder starke Strömungen sind selten. Die Anwesenheit einer Eisenbahn, welche dem Kanalweg folgt, erleichtert die Arbeiten ungemein und ist von großem Vortheil. Der Handel hat sich des Weges Colon bis Panama seit 50 Jahren bemächtigt. Die Bedingungen hierzu sind vorhanden und wohl bekannt. Der Weg verbindet die atlantische und pazifische Seite von Amerika. Regelmäßige Dampferlinien von Deutschland, England, Frankreich, New-York, Belgien, Spanien, Italien verkehren an der atlantischen Seite, und San Franzisko sowie alle mittel- und südamerikanischen Häfen und Mexiko auf der pazifischen Seite haben seit 50 Jahren diesen Weg benutzt. Der Panama-Weg bedarf deswegen keiner Einführung in die Handelswelt, sondern ist dort schon seit einem halben Jahrhundert bekannt.

Die Zeit der Durchfahrt für Schiffe durch den Kanal wird weniger als ein Tag sein. Kauffahrtei- und Kriegsschiffe von jeder Größe können durchgehen. Seit vier Jahren sind etwa 4000 Arbeiter sowie eine große Zahl von Ingenieuren an dem Werk thätig. Wie bereits gesagt, wird der Kanal 46 Meilen lang sein. Hiervon sind 15 Meilen an der atlantischen Seite und 7½ Meilen an der pazifischen Seite (etwa die Hälfte der ganzen Entfernung) mit dem Meere auf gleicher Oberfläche. Etwa 12 bis 13 Meilen an der atlantischen und 5 bis 6 Meilen an der pazifischen Seite sind bereits fertig-

gestellt und werden von den Eingeborenen benutzt. Die natürlichen Verhältnisse des Isthmus sind derartig, daß nichts den Uebergang von einem Schleusenkanal zu einem Kanal ohne Schleusen hindert, falls dies in Zukunft wünschenswerth sein sollte. Die neue Gesellschaft ist jetzt die alleinige Besitzerin des Kanals, der Kanalwerke, Häuser, Maschinen, der Werkzeuge ꝛc. und alles anderen Kanaleigenthums auf den Isthmus. Sie hat keinerlei Verpflichtungen und Schulden, ist finanziell ganz unabhängig und setzt den Bau mit ihren gegenwärtigen Hülfsmitteln fort. Die Kosten für die Vollendung des Kanals, auf Grund der Erfahrungen bei den Arbeiten der letzten vier Jahre geschätzt, werden von der technischen Kommission, wie folgt, angegeben:

	Dollar
Die Gesammtkosten nach dem vorgeschlagenen Plan .	87 000 000
Hierzu Unvorhergesehenes	15 400 000
Summe	102 400 000
Wenn beide Schleusen mit einer Breite von 25 m gebaut werden, wachsen die Kosten auf	125 000 000

Der Nicaragua-Kanal.*)

Das Projekt sieht einen Kanal vor, welcher von der Hafenstadt Greytown beginnt, unter Benutzung des San Juan-Flusses bis zum Nicaragua-See geführt wird und im Hafen von Brito an der pazifischen Seite endet. Die ganze Strecke, welche 169 engl. Meilen lang ist, zerfällt in drei Theile: die östliche Abtheilung vom Hafen von Greytown bis zum Damm von Ochoa am San Juan-Fluß; die mittlere Abtheilung vom Damm von Ochoa bis zum Westufer des Nicaragua-Sees an der Mündung des Rio Lajas und die westliche Abtheilung von der Mündung des Rio Lajas in den Nicaragua-See bis zum Hafen von Brito.**)

Die östliche Abtheilung geht von Greytown bis zum Damm von Ochoa und ist 31,4 Meilen lang. Es ist meistens nur Sand und Sumpf auszuheben, das ganze Gebiet ist wenig bewohnt und mit Urwald bedeckt. Bis zur östlichen Wasserscheide sind drei Schleusen vorgesehen, an deren Ein- und Aus-

*) Nach Angaben des Buchs „Panama- oder Nicaragua-Kanal?" Von Dr. H. Polakowsky. 1893. Leipzig-Neustadt.

**) Hierzu eine Karte: „Plan vom Nicaragua-Kanal".

gänge sich Bassins anschließen. Der Kanal soll 120 Fuß breit und 28 Fuß tief sein. Der Durchstich an der Wasserscheide ist 3 Meilen lang und hat eine Maximalhöhe von 300 Fuß über der Oberfläche des Kanals, der hier eine Tiefe von 30 Fuß haben soll. Ueber 21 pCt. der ganzen Erdarbeiten des Kanals kommen auf diese Strecke. Da es sich hier um Felsen handelt, so sind steile Seitenwände für den Kanal in Aussicht genommen. Von der Wasserscheide bis zum San Juan-Fluß werden etwa 7½ Meilen gradlinig und 5 Meilen in Krümmungen zurückgelegt. Um das Kanalbecken auf dieser Strecke herzustellen, müssen die Lücken in den südlich belegenen Hügelketten durch acht Dämme geschlossen werden, die zusammen am Grunde 2400 und am Kamm 12 000 Fuß lang sind und deren Höhe bis zu 60 Fuß beträgt. Außerdem sind 59 kleine Dämme (18 000 Fuß Kammlänge), deren Höhe zwischen 1 und 50 Fuß schwankt, anzulegen. Durch diese Dämme wird das San Franziscoer Becken geschaffen, welches allein eine Kanalstrecke von 11 Meilen liefert. Durch die Anlage dieses Beckens werden die Erdarbeiten an der östlichen Wasserscheide wesentlich eingeschränkt.

Die mittlere Abtheilung reicht vom Damm bei Ochoa bis zum Westufer des Nicaragua-Sees und ist 121 Meilen lang. Hiervon kommen 64½ Meilen auf den San Juan-Fluß und 56½ Meilen auf den See. Dicht bei Ochoa wird ein mächtiger Damm quer durch den San Juan erbaut und derselbe dadurch bis zur Höhe des Nicaragua-Sees (weniger 4 Fuß Gefälle) aufgestaut. Der Damm wird zwischen zwei steilen, den Strom einengenden Hügeln angelegt und ist an der Kammlänge 1250 Fuß, am Grunde 650 Fuß lang. Der Kern des Dammes, der einen ungeheueren Druck auszuhalten hat, soll aus Felsblöcken, über welche Kies und Erde geschüttet wird, hergestellt werden. Durch den Damm von Ochoa soll der Strom direkt zum Kanal umgewandelt werden. Derselbe wird überall 500 bis 1500 Fuß breit und bis zu den Toro-Schnellen 38 bis 130 Fuß tief sein. Von den Toro-Schnellen bis zum Nicaragua-See sind etwa 24 Meilen um etwa 4½ Fuß zu vertiefen. Es wird sich meistens um Sprengung von Felsen unter Wasser handeln. Welchen Umfang die Arbeiten zur Herstellung des Kanals auf dieser Strecke annehmen werden, läßt sich erst nach Fertigstellung des Ochoa-Dammes genau angeben. Im Nicaragua-See werden die ersten 14 Meilen an

der Ostseite um etwa 10 Fuß zu vertiefen sein, um die Kanaltiefe von 30 Fuß zu erhalten. Da es sich um die Aushebung von Sand und Schlamm handelt, können diese Arbeiten durch Bagger schnell und leicht ausgeführt werden. Auf der letzten Strecke bis zur Mündung des Rio Lajas müssen noch einige Felsen weggesprengt werden, sonst ist die Wassertiefe auf der Kanalroute im ganzen See für die Schiffahrt ausreichend. Der See soll als Liegeplatz für die den Kanal passirenden Schiffe hergerichtet und mit Docks und Depots zum Einnehmen von Kohlen, Wasser und Proviant versehen werden.

Die westliche Abtheilung ist 17 Meilen lang, beginnt bei der Mündung des Rio Lajas und endet im Hafen von Brito. Es sind $11^1/_2$ Meilen auszuheben und $5^1/_2$ Meilen kommen auf das zu schaffende Tola-Becken. Der Kanal folgt dem Thale des Rio Lajas und von der Wasserscheide, die 42 Fuß über der Kanaloberfläche liegt, bis zum Tola-Becken dem Thal des in das Stille Meer mündenden Rio Grande. Das Tola-Becken wird durch Aufstauen des Rio Grande mittelst eines 1800 Fuß langen und 70 Fuß hohen Dammes hergestellt. Gleich hinter diesem Damm liegen dicht bei einander zwei Schleusen mit einem Gefälle von je $42^1/_2$ Fuß. Eine dritte Schleuse, die dann folgt, wird ein nach dem Fluthstande wechselndes Gefälle von 21 bis 29 Fuß haben und liegt nur $^1/_2$ Meile von Brito entfernt. Zur Vergrößeruug und zum Schutze des Hafens von Brito gegen Versandung wird ein 900 Fuß langer Damm erbaut, der sich an ein felsiges Vorgebirge anlehnt. Ein anderer Damm, der den Hafen gegen Süden schützen soll, wird eine Länge von 830 Fuß haben. Die Oeffnung zwischen den Köpfen beider Dämme wird 800 Fuß breit sein.

Die ersten Arbeiten zur Vermessung der Kanalroute, zur Verbesserung des Hafens von Greytown und Anlage einer Eisenbahn bis zur östlichen Wasserscheide wurden Ende des Jahres 1887 ausgeführt. Im Jahre 1892 wurden aus Mangel an Mitteln die Arbeiten immer mehr eingeschränkt und es ist thatsächlich bis zum heutigen Zeitpunkt nichts geschehen, um den Kanal seiner Vollendung entgegenzuführen. Jedoch sind in den letzten Jahren mehrfach seitens der Regierung der Vereinigten Staaten Geldmittel bewilligt worden, um genaue Vermessungsarbeiten vorzunehmen. Im Jahre 1898 wurden diese beendet und der Bericht der

Kommission, deren Vorsitzender Admiral Walker war, dem Präsidenten McKinley vorgelegt. Hiernach scheint der frühere Weg Greytown—Fort San Carlos—Nicaragua-See—Lajas-Fluß—Brito innegehalten zu werden. Die Hauptschwierigkeiten des Planes sollen in dem Damm bei Ochoa am San Juan-Fluß liegen, da für den Bau desselben kein fester Untergrund vorhanden ist, und derartige Unternehmungen in der Technik bisher noch nicht ausgeführt worden sind. Ebenso ist eine große Zahl von Dämmen bis zu einer Gesammtlänge von sechs Meilen im San Franzisco-Sammelbecken herzustellen, was eine gewaltige Arbeit erfordert. Schließlich liegt aber der wunde Punkt des ganzen Werkes in dem Hafen von Greytown. Im Jahre 1856 war dieser Hafen den größten Schiffen offen; jetzt ist derselbe vollkommen versandet. Der in den Jahren 1890 bis 1893 aufgeführte Hafendamm hat hieran nichts geändert, und die amerikanischen Ingenieure stehen vor der keineswegs einfachen Aufgabe, die durch die Natur selbst geschaffenen Hindernisse zu beseitigen, eine Aufgabe, deren Lösung selbst mit allen Mitteln der Technik unwahrscheinlich ist.

Die Aussichten der beiden Projekte.

Vergleichen wir auf Grund der vorstehenden Ausführungen die Baupläne des Panama- mit dem des Nicaragua-Kanals, so kommen wir zu folgenden Schlußfolgerungen:

Für den Nicaragua-Kanal ist auf Grund von Vermessungen ein Plan ausgearbeitet worden. Viele Einzelheiten des Planes sind jedoch noch nicht genügend aufgeklärt und unentschieden. Wirkliche Arbeiten sind an der ganzen Kanalstrecke noch nicht zur Ausführung gekommen. Im Gegensatz hierzu ist der Bauplan des Panama-Kanals auf das Allersorgfältigste geprüft, alle Schwierigkeiten sind genau auf praktischem Wege untersucht und bekannt, und etwa ein Viertel der ganzen Arbeit ist bereits vollendet.

Für den Nicaragua-Kanal müssen zwei Häfen neu geschaffen werden, während der Panama-Kanal zwei weltbekannt gute Häfen aufzuweisen hat.

Auf der ganzen Strecke des Panama-Kanals ist bereits seit Beginn des Unternehmens eine Eisenbahn in Betrieb, welche die Arbeiten wesentlich erleichtert. Ebenso ist für Unter-

kunft des Personals in reichlichem Maße gesorgt; das nöthige Werkzeug ist vorhanden, um sofort die Arbeiten in größerem Umfange aufnehmen zu können. Alle Einrichtungen für Krankenpflege sind getroffen und die gesundheitlichen Verhältnisse nach Ueberwindung der ersten Schwierigkeiten durchaus zufriedenstellende. In Nicaragua ist von alledem nichts vorhanden und über die gesundheitlichen Verhältnisse nichts bekannt.

Für die Ausführung der Erdarbeiten kommt der Regenfall in Betracht. In Panama beträgt der jährliche Regenfall 93 englische Zoll, in Nicaragua an den schwierigsten Stellen 256 englische Zoll. Ebenso befinden sich in einem Umkreise von etwa 200 Meilen vom Panama-Kanal keine aktiven Vulkane, während solche in Nicaragua bereits etwa 40 Meilen vom Kanalweg zu finden sind.

Die ganze Strecke des Panama-Kanals, welche zu beaufsichtigen und zu beleuchten ist, beträgt 46 Meilen, die des Nicaragua-Kanals 176 Meilen. Hierdurch wird außerdem die Zeit der Durchfahrt wesentlich beeinflußt.

Die Gesammtkosten für den Panama-Kanal werden nach den genauesten Ermittelungen auf 100 Millionen Dollar berechnet, diejenigen für den Nicaragua-Kanal können nur auf ungenügender Grundlage geschätzt werden und werden zu 90 bezw. 140 Millionen Dollar angegeben.

Nach den vorstehenden Erwägungen hat der Bau des Panama-Kanals große Vorzüge. Trotzdem ist in den Vereinigten Staaten für den Nicaragua-Kanal Reklame gemacht worden und ist der Plan, wie der Vorgang im Senat gezeigt hat, wo die Morgan-Bill (Bau des Nicaragua-Kanals unter Konzession der Maritime Canal Company) mit großer Stimmenmehrheit eingebracht wurde, bei der Regierung und der größten Zahl der Kongreßmitglieder beliebt. Die Nichtannahme der Morgan-Bill im Repräsentantenhause soll dem Einflusse der Besitzer der transkontinentalen Eisenbahnen, der Panama-Kanal-Aktionäre und anderer Interessenten zuzuschreiben sein. Es wurde jedoch vom Kongreß beschlossen, nochmals die nöthigen Geldmittel zu bewilligen, um die verschiedenen Kanalprojekte auf dem Isthmus sorgfältig zu untersuchen und die bestehenden Konzessionen auf ihren Werth und ihre Gültigkeit zu prüfen. Im Juni vorigen Jahres wurde eine Kommission unter dem Vorsitz des Admirals Walker, welcher den Nicaragua-Kanal besonders begünstigt, eingesetzt. Diese Kommission hat

auch den Stand der Arbeiten am Panama-Kanal und den Plan seiner Durchführung einer eingehenden Besichtigung unterzogen, sowie sich über die Absichten der neuen Panama-Gesellschaft genau unterrichtet. Augenblicklich liegt nun die Sachlage folgendermaßen:

Trotz der Bemühungen der neuen Panama-Gesellschaft, durch den Bericht der internationalen Kommission die Ausführbarkeit des Plans für den Panama-Kanal den, abgesehen von den Vereinigten Staaten, hierbei am meisten interessirten Handelsstaaten Deutschland und England gegenüber in das rechte Licht zu setzen, ist keiner der beiden letzteren Staaten geneigt gewesen, das nöthige Kapital zur Vollendung des Kanals herzugeben. In Frankreich selbst hat der Name „Panama-Kanal" einen so schlechten Klang, daß die neue französische Gesellschaft auf keinen Kredit rechnen kann. Nur in den Vereinigten Staaten hat man den Werth des Unternehmens richtig eingeschätzt, und es verlautet, daß sich eine amerikanische Gesellschaft bereits gebildet hat, welche die gesammten Rechte und das Eigenthum der französischen neuen Panama-Gesellschaft käuflich an sich bringen wird. Es soll hierfür vorläufig ein Aktienkapital von 30 Millionen Dollar angelegt werden, welches später auf 120 Millionen Dollar erhöht wird. Wie vorher bereits erwähnt, sind die Gesammtkosten für die Vollendung des Panama-Kanals auf 100 Millionen Dollar veranschlagt. Die amerikanische Gesellschaft verlangt von der Regierung der Vereinigten Staaten keinerlei Unterstützung und sieht das ganze Projekt als Privatunternehmen an Bemerkenswerth ist, daß von diesem Unternehmen nur wenig in die Oeffentlichkeit gedrungen ist und daß bereits seit Monaten des Panama-Kanal-Baues mit keinem Worte Erwähnung gethan wird, dagegen das Nicaragua-Kanal-Projekt im Vordergrund des Interesses steht. Der grundlegende Gedanke für diese Begünstigung des Nicaragua-Kanals ist darin zu suchen, daß die Vereinigten Staaten einen rein amerikanischen und keinen neutralen Kanal wünschen und daß dieses Ziel am besten durch die Nicaragua-Route erreicht werden kann. Die Erwerbung des nöthigen Territoriums von den Staaten Nicaragua und Costa Rica wird den Amerikanern keine Schwierigkeiten machen, da hier schon die nöthigen Abmachungen getroffen sind, und Einmischungen fremder Mächte sind dort weniger zu besorgen als beim Bau des Panama-Kanals.

Der Clayton-Bulwer-Vertrag ist zwischen den Vereinigten Staaten und England geschlossen worden und sichert beiden Nationen gewisse Rechte beim Bau irgend eines Isthmus-Kanals. Der Vertrag will die Neutralität eines solchen Kanals gewahrt wissen und fordert alle anderen Staaten auf, unter den gleichen Bedingungen, welche für die genannten Nationen bestehen, ähnliche Abmachungen zu treffen. Nun sind neuerdings zwischen den Vereinigten Staaten und England Verhandlungen betreffs des Nicaragua-Kanals gepflogen worden, die in der Hay-Pauncefote-Note ihren Ausdruck gefunden, jedoch zu einem positiven Abkommen noch nicht geführt haben. Das amerikanische Volk kann sich von dem bereits oben ausgedrückten Gedanken nicht trennen, daß der Kanal rein amerikanisch und somit den Vereinigten Staaten auch der Schutz desselben durch Anlage von Befestigungen zugestanden wird. Es läßt sich erwarten, daß England auf seinem bisherigen Standpunkt verharrt und die Neutralität des Kanals unter keinen Umständen aufgiebt. Welches Projekt schließlich zur Annahme gelangt, mag dahingestellt sein. Wir glauben, daß vom technischen und finanziellen Standpunkt aus allein das Panama-Projekt volles Vertrauen verdient.

Von der größten Bedeutung für England und die Kontinentalstaaten ist es, daß einem ausschließlichen Einfluß der Amerikaner auf den Kanal vorgebeugt wird. England hat sich seine Rechte auf den Kanal gesichert und wird dieselben zu wahren verstehen. Nächst England sind es Deutschland und Frankreich, welche die Neutralität des Kanals vertheidigen und verlangen müssen, daß derselbe den Schiffen aller Nationen unter denselben Bedingungen und besonders für denselben Zollsatz eröffnet wird. Geschieht dies nicht, so werden die Vereinigten Staaten jeder Zeit in der Lage sein, eine gefährliche Konkurrenz des europäischen Handels durch Erhöhung des Zollsatzes zu beseitigen. Deswegen ist es ungemein zu bedauern, daß an dem Panama-Unternehmen kein europäisches Kapital mit Ausnahme desjenigen der Neuen Panama-Gesellschaft betheiligt ist, da auf diesem Wege einseitigen Interessenansprüchen seitens der Vereinigten Staaten am leichtesten entgegengetreten werden könnte.

So lange in Amerika die endgültige Entscheidung, welchem Kanalprojekt der Vorzug zu geben ist, noch nicht gefallen ist, kann eine kapitalistische Betheiligung an dem Panama-Kanalbau seitens

der übrigen Handelsstaaten noch Erfolg haben. Geschieht jedoch nichts nach dieser Richtung hin und wird nur amerikanisches Kapital dies Unternehmen durchführen, so sind die Aussichten auf einen neutralen Kanal sehr gering. Derselbe würde vielleicht **dem Namen nach neutral, in Wirklichkeit aber amerikanisch** sein und der Zukunftshandel auf dem Stillen Meer würde den Amerikanern in den Schoß fallen.

Das erste deutsche transatlantische Kabel.

Die mit einem Aktienkapital von 20 Millionen Mark am 21. Februar 1899 gegründete Deutsch-Atlantische Telegraphengesellschaft hat es sich zur Aufgabe gemacht, ein Kabel von Borkum über die Azoren nach New York zu legen, welches eine von fremden Einflüssen unabhängige telegraphische Verbindung zwischen Deutschland und den Vereinigten Staaten Nordamerikas herstellen soll. Die Gesellschaft stützt sich auf Vereinbarungen, welche zwischen der Firma Felten & Guilleaume in Mühlheim am Rhein und dem Kaiserlich deutschen Reichspostamt getroffen und in einer Konzession für ein Kabel zwischen Deutschland, den Azoren und Nordamerika vom 28. Mai 1899 sowie in einem zugehörigen Kabelbetriebsvertrag vom 29. Mai 1899 zwischen dem Reichspostamt und der genannten Firma niedergelegt sind. Die Gesellschaft sollte nach Vorbereitung der nöthigen Vereinbarungen mit den außerdeutschen Gebieten in die erwähnte Konzession und den Vertrag eintreten.

Nach längeren Verhandlungen mit der Regierung der Vereinigten Staaten in Washington wurde der Gesellschaft das Recht zum Anlanden eines Kabels in den Vereinigten Staaten durch den Präsidenten Mc. Kinley unter dem 27. Mai 1899 zu den üblichen Bedingungen und unter dem üblichen Vorbehalte ertheilt, daß die Genehmigung abhängig bleibe von etwaigen zukünftigen Entschließungen des Kongresses und des Präsidenten.

Ferner wurde durch Vermittelung der Europe & Azores Telegraph Company, welche bisher ausschließliche Trägerin des Anlanderechts auf den Azoren gewesen war, die Genehmigung der portugiesischen Regierung zum Anlanden des Kabels in der Weise erworben, daß diese Genehmigung der Europe & Azores Telegraph Company mit dem Recht gegeben wurde, dieselbe an die deutsche Gesellschaft zu übertragen, was durch Vertrag vom 2. August 1899 geschehen ist. Das Kabel wird auf der Insel Fayal landen, auf welcher auch eine Station errichtet werden wird. Für die Uebertragung des Anlanderechts ist an die Europe & Azores Telegraph Company eine Vergütung von 2500 £ zu zahlen, sobald das Kabel Borkum—

Azoren—Nordamerika gelegt sein wird. Außerdem mußte die deutsche Gesellschaft der portugiesischen Regierung gegenüber die Verpflichtung übernehmen, sobald aus dem Betriebe des neuen Kabels eine Dividende von über 8 pCt. sich ergiebt, ein Kabel von Fayal nach Santa Maria zu legen. Die der Firma Felten & Guilleaume seitens des Reichspostamtes gegebene Konzession für die Herstellung eines Kabels zwischen Deutschland und den Azoren und Nordamerika vom 28. Mai 1899 gilt bis zum Ablauf des 40. Jahres nach Beginn des Kabelbetriebes und schreibt vor, daß die Legung des Kabels von Borkum über die Azoren nach Nordamerika bis zum 1. Oktober 1900 zu beenden sei. Falls das Kabel sich demnächst für den Verkehr nicht mehr als ausreichend erweisen sollte, ist die Unternehmerin berechtigt, unter den Bedingungen und für die Dauer der Konzession ein zweites Kabel auf dem gleichen Wege zu legen und in Borkum anzulanden.

In dem Kabelbetriebsvertrag ist festgesetzt, daß das Reichspostamt den Betrieb des Kabels an dessen deutschem Endpunkt übernimmt, und daß für den Betrieb auf den Azoren und der nordamerikanischen Seite einschließlich der Einrichtung und Unterhaltung der Betriebsstellen die Unternehmerin Sorge zu tragen hat.

Das Kabel von Borkum über die Azoren nach Nordamerika ist in erster Linie für den Depeschenverkehr aus Deutschland oder dessen Hinterländern nach Amerika, mit Ausnahme von Peru, Brasilien und den südlich davon gelegenen Staaten, und umgekehrt bestimmt. Die Unternehmerin ist verpflichtet, für die Zuführung von Telegrammen aus Amerika nach Deutschland und dessen Hinterländern für das Kabel ebenfalls zu sorgen und die etwaigen hierfür erforderlichen Abmachungen und Einrichtungen zu treffen.

Für die Benutzung des Kabels zwischen Borkum, den Azoren und Nordamerika zahlt das Deutsche Reich der Unternehmerin eine feste Vergütung von 1 400 000 Mark für jedes Jahr bis zum Ablauf des 40. Jahres vom Tage der Betriebseröffnung an. Das Deutsche Reich zieht die Gebühreneinnahmen aus dem Kabel, welche aus dem Verkehr zwischen Deutschland und dessen Hinterländern einerseits und Nordamerika und dessen Hinterländern andererseits aufkommen, bis zum Betrage von jährlich 1 700 000 Mark. Insoweit die Einnahmen aus dem Betriebe 1 700 000 Mark übersteigen,

erhält das Deutsche Reich, unter gewissen Voraussetzungen hinsichtlich der Höhe der Gebühren, einen Gebührenantheil von 25 Centimes für das Wort.

Der Unternehmerin des Kabels ist die Verpflichtung auferlegt, die Kabellinie der deutschen Seetelegraphen-Gesellschaft von Borkum nach Vigo spätestens bis Ende 1904 zu übernehmen.

Die vorstehenden, zwischen der Firma Felten & Guilleaume und dem Reichspostamt getroffenen Abmachungen nebst der Konzession für das Kabel sind durch Vertrag vom 24. Oktober 1899 auf die Gesellschaft übergegangen.

Für den Arbeitsbetrieb des Kabels, der spätestens am 1. Oktober beginnen soll, gelten folgende Bestimmungen:

Die Sprechgeschwindigkeit des Kabels soll nach Vorschrift mindestens 25 Worte zu je fünf Buchstaben in der Minute betragen. Die tägliche Arbeitszeit wird etwa 18 Stunden betragen. Die jährliche Leistungsfähigkeit des Kabels würde hiernach etwa 8 000 000 Worte betragen.

Auf welchen Beschäftigungsumfang das Kabel zu hoffen hat, ergiebt sich aus einer Uebersicht über die Entwickelung des Telegraphenverkehrs zwischen Europa und Nordamerika in dem letzten Menschenalter.

	Brutto Werth.	Tarif.
1866*)	5 467 360 Mark	20 Worte 400 Mark
1876	12 276 240 "	1 Wort 3 "
1896	19 207 620 "	1 " 1 "
1899	22 600 000 "	1 " 1 "

In Zusammenhang mit der Vorbereitung der Herstellung des direkten Kabels zwischen Deutschland und den Vereinigten Staaten hat sich auch das Bedürfniß ergeben, eine deutsche Erzeugungsstätte für überseeische Kabel an der See zu errichten, welche die Herstellung weiterer überseeischer Kabel übernehmen kann und welche außerdem für die Uebernahme von Arbeiten für die Legung solcher Kabel und für die Reparatur im Betrieb befindlicher Kabel ausgerüstet ist. Es wurde zu diesem Zwecke in Nordenham unter der Firma „Norddeutsche Seekabelwerke A. G." eine Gesellschaft begründet, welche die seitens der in Köln domizilirenden „Land- und Seekabelwerke" in Angriff genommene Errichtung eines geeigneten Fabriketablissements

*) Auf das ganze Jahr berechnet. Die Eröffnung des ersten betriebsfähigen transatlantischen Kabels erfolgte am 28. Juli 1866.

ihrerseits durch Vertrag übernommen hat und in deren Verträge wegen Bestellung eines Kabelschiffes eingetreten ist. Dieses Fahrzeug ist am 9. November 1899 in Glasgow von Stapel gelaufen und hat am 3. Februar 1900 seine Probefahrt ablegen können. Das Fabriketablissement in Nordenham kommt um die Mitte des Jahres 1900 vollständig in Betrieb. Das Kapital der „Norddeutschen Seekabelwerke A. G." ist vorläufig auf 2 Millionen Mark festgesetzt.

Gleichzeitig hat die Gesellschaft Verträge abgeschlossen mit der Commercial Cable Company in New York, welche ihr ausgedehntes Telegraphennetz in den Vereinigten Staaten, von über 250000 Meilen Draht mit nahezu 19000 Stationen, für den Verkehr mit Deutschland über das neue Kabel zur Verfügung stellt, so daß die direkte Verbindung mit New York, Boston, Philadelphia, Baltimore, St. Louis, Chicago, Washington, San Franzisco, Toronto, Montreal, Vancouver und allen anderen wichtigen Plätzen gesichert ist.

Ferner sind betreffs des Austausches von Depeschen Verträge abgeschlossen worden mit der Eastern Telegraph Company, der Brazilian Submarine Telegraph Company, der Europe and Azores Telegraph Company und der Deutschen Seetelegraphen-Gesellschaft, welch Letztere das Kabel von Borkum nach Vigo betreibt.

Ebenso sind werthvolle Vereinbarungen getroffen für die Umleitung des Depeschenverkehrs im Falle der Unterbrechung des Kabels.

Für die Uebertragung des Anlanderechts auf den Azoren, seitens der englischen Europe and Azores Telegraph Company, ist die Bedingung gestellt worden, die Herstellung und Legung des Kabels der Telegraph Construction & Maintenance Company in London zu übertragen.

Diese Gesellschaft wird das Kabel, das von Borkum bis New York 4366 Knoten mißt, auf Grund der neuesten Erfahrungen herstellen. Die Ader des Kabels ist, entsprechend der Länge des Kabels, von größerem Querschnitt als bei den atlantischen Kabeln sonst üblich. Hierdurch sowie durch die verbesserte Konstruktion des Kupferleiters wird die Leistungsfähigkeit so bedeutend erhöht, daß eine Sprechgeschwindigkeit von wenigstens 150 bis 160 Buchstaben in der Minute ermöglicht wird. Der Gesammtpreis für die Herstellung des Kabels ist 935000 £ einschließlich der Kosten für die Verlegung und für

die Instandhaltung des Kabels während 30 Tagen nach beendigter Verlegung. Die Durchschnittskosten für Herstellung und Legung eines Knotens belaufen sich mithin auf 4280 Mark. Trotz der in letzter Zeit außerordentlich gesteigerten Kupfer- und Gummipreise stellt sich der Kabelpreis pro Knoten niedriger als bei früheren Kabellegungen. Eine Uebersicht über einige der bedeutendsten Kabelunternehmungen läßt das erkennen.

Namen	Jahr der Legung	Länge in Knoten	Preis Mk.	Pro Knoten
Anglo American Tel. Co. . . .	1865/66	3747	33 500 000	8940
Brit. Ind. Submarin (Eastern Tel. Co.)	1870	3737	23 750 000	6240
Direkt U. St. Cable Co.	1874/75	3096	24 220 000	7820
Anglo Amerikan. Tel. Co. . . .	1894	1850	9 000 000	4860
Deutsch-Atlant. Tel. Ges.	1899/1900	4366	18 700 000	4280

Subventionirung ausländischer Kabelunternehmungen.

Wichtig für die Beurtheilung des deutschen Kabelunternehmens dürfte ein Vergleich mit ausländischen Unternehmungen sein.

Die Unterstützungen, welche die englischen Kabelgesellschaften von der Regierung des Mutterlandes, der englischen, französischen, portugiesischen und deutschen Kolonien 2c. empfangen, sind auf etwa zehn Millionen jährlich zu veranschlagen. Das ist etwa der zehnte Theil ihrer Gesammteinnahme bei einem Kabelbetrieb von über 180 000 km Linien — $^3/_5$ des gesammten Kabelnetzes der Welt — und einem Betriebskapital von etwa einer halben Milliarde.

Einzelne Gesellschaften haben in der Zeit ihres Bestehens nach vielen Millionen Mark zählende Subventionen seitens der englischen Regierung bezogen, so z. B. die 1872 begründete Eastern Telegraph Co. weit über 20 Millionen Mark. Für ihr neues Kabel Gibraltar—Kapstadt erhält sie für das erste Jahrzehnt $1^3/_4$ Millionen Mark, und für den seit längerer Zeit erörterten Plan eines durchaus britischen Pacific-Kabels hat die Regierung ein- für allemal eine jährliche Unterstützung von 400000 Mark in Aussicht gestellt. Die African Direct Telegraph Co. arbeitet mit einem Zuschuß von jährlich 380000 Mark, und so erhält noch eine Reihe von Gesellschaften Unterstützungsgelder von der englischen Regierung, die im Jahre

1895 bereits einen Gesammtbetrag von über 4 Millionen Mark ausmachten.*)

Außerdem bezog die bereits genannte Eastern Extension Company von den sechs australischen Kolonien im Durchschnitt der letzten 30 Jahre jährlich 566 000 Mark, und ein weiterer Vertrag sichert ihr ein jährliches Einkommen von 4 1/4 Mill. Mark zu. Die französische Regierung zahlt für den Betrieb der afrikanischen und indochinesischen Linien fast 2 Millionen Francs an englische Gesellschaften, und Deutschland sowie Portugal machen Leistungen in Höhe von mehreren Hunderttausend Mark für entsprechende Zwecke.

Aehnlich aber wie in Deutschland das Bedürfniß nach eigenen, von fremdländischem Einfluß unabhängigen Kabellinien jetzt den mittelbaren Anlaß zur Legung des ersten deutschen transatlantischen Kabels gegeben hat, hat in Frankreich das gleiche Verlangen Kabelpläne reifen lassen, die in ihrem großartigen Umfange geeignet erscheinen, die bisherige Monopolstellung der englischen Kabelunternehmungen zu brechen. Der französische Kolonialminister Decrais hat am 9. Dezember 1899 eine Vorlage angekündigt, die die Legung von vier Kabeln, welche Asien und Afrika umspannen sollen, in einer Ausdehnung von 29 000 km bei einem Kostenaufwande von etwa 80 Millionen Mark in Aussicht nimmt.

Bestehende Kabelverbindungen zwischen Europa und Nordamerika.

Auf dem engeren Arbeitsfelde des neuen deutschen transatlantischen Kabels, dem nördlichen Atlantischen Ocean, bestehen gegenwärtig 13 Kabellinien, die die Verbindung von Europa und Nordamerika besorgen.**) Sie liegen in den Händen von vier konkurrirenden Gesellschaften, einer englischen, die über 5 Kabel, zweier amerikanischen, die über 4 bezw. 2 und einer französischen, die über 2 Kabel verfügt.***)

Neun Kabel landen auf Irland einerseits und auf New Foundland, New Holland bezw. Boston andererseits, vier verbinden

*) Diese und die folgenden Angaben sind zum Theil aus: Dr. Th. Lenschau, Deutsche Kabellinien, Berlin 1900, E. S. Mittler & Sohn, entnommen.

**) Drei ältere Kabel sind außer Thätigkeit.

***) Monthly Summary of Commerce and Finance of the U. St. January 1899.

Brest an der Westseite Frankreichs mit New Scotland bezw. Boston.

Die englische Anglo American Company, die älteste der transatlantischen Kabelunternehmungen, arbeitet mit einem Kapital von 140 Millionen Mark, einem Reservefonds von 16½ Millionen Mark und einem Gesammtkabelnetz von 22 675 km; jedoch sind von den fünf großen transatlantischen Linien nur vier in Betrieb. Sie hat in dem letzten Jahrzehnt 1889/99 eine Reineinnahme von fast 43 Millionen Mark erzielt.

Für Betrieb, Reparaturen und Erneuerung hat die Gesellschaft während dieser zehn Jahre 23¼ Millionen Mark, d. h. auf den Betriebskilometer jährlich etwa 108 Mark, ausgegeben. Der Ersatz des einen alten, völlig schadhaft gewordenen Kabels Brest—St. Pierre durch ein neues ist jedoch in dieser Berechnung nicht vollkommen zum Ausdruck gebracht, sonst würde sich ein höherer Durchschnittsbetrag für die Betriebsunkosten, nämlich etwa 127 Mark, ergeben.

Die von der Gesellschaft vertheilte Dividende schwankte bei den Vorzugsaktien, abgesehen von dem ungünstigen Ausnahmejahr 1894, zwischen 5 und 6 pCt., bei den gewöhnlichen Aktien zwischen 2½ und 3½ pCt.

Von den beiden amerikanischen Gesellschaften, welche transatlantische Kabel betreiben, hat die Commercial Cable Co., die sich in schwerem Tarifkrieg gegen die anglo-amerikanische Gesellschaft emporgearbeitet hat, folgenden Geschäftsstand zu verzeichnen. Bei einem Aktienkapital von fast 69 Millionen Mark und einem Reservefonds von 13½ Millionen Mark verfügt sie über vier*) transatlantische Kabel und einschließlich der Küsten- und Binnenmeerkabel über ein Netz von 16 706 km. Bei einer Gesammtreineinnahme von rund 28 Millionen in den sechs Jahren 1891 bis 1896 war sie im Stande, eine Dividende von 7 pCt. zu zahlen, die sich inzwischen in den letzten Jahren 1896 bis 1899 auf 8 pCt. gehoben hat.

Aussichten für neue Kabelunternehmungen.

Von den rund 6 Millionen Kabeldepeschen, die alljährlich nach einer Schätzung von Bright durch das Weltnetz laufen,

*) Nach Monthly Summary. Nach Lenschau: Drei.

entfällt der weitaus größte Theil auf den Verkehr zwischen Europa und Nordamerika. Die Mindesttaxe für das Wort im Kabelverkehr zwischen New-York einerseits und Deutschland, Frankreich, Holland, Belgien, Großbritannien andererseits beträgt heute 25 Cents oder 1 Mark.

Ueber die transatlantischen Kabel bewegt sich indeß nicht nur der Depeschenverkehr dieser beiden Kontinente, sondern in Ermangelung eines pazifischen Kabels ein großer Theil desjenigen der übrigen Welt.

Angesichts der rasch zunehmenden Entwickelung des Weltverkehrs in Zusammenhang mit der immer innigeren Verflechtung der Weltwirthschaft ist auf eine stets steigende Beschäftigung der alten und neuen Kabellinien über den Atlantischen Ocean mit Sicherheit zu rechnen.

Liegt für Deutschland mithin genügend Anlaß vor, an dieser gewinnbringenden Arbeit sich zu betheiligen, so hat es, ganz abgesehen von den unschätzbaren Vortheilen der Unabhängigkeit seiner Nachrichtenvermittelung in Krieg und Frieden, ein weiteres mittelbares Interesse an der Ausbreitung der Kabellinien insofern, als die zur Herstellung der Kabel unentbehrliche und neuerdings bereits recht selten gewordene Guttapercha sich in unseren Schutzgebieten vorzüglich gewinnen läßt. Die bisherigen Erzeugungsstätten auf dem Sunda-Archipel sind, dank der unvernünftigen Raubwirthschaft, stark erschöpft, und die Hoffnung, neue jungfräuliche Waldbestände dieser Gummisaftbäume (Sagotaceen) zu finden, ist sehr gering. Da aber die Nachfrage mit Rücksicht auf die zunächst zur Ausführung stehenden Projekte bald das Angebot der Guttapercha (heute schon weniger als 2½ Millionen kg) erheblich übersteigen wird, verspricht die künstliche Anpflanzung dieser Bäume in den von Natur dazu geeigneten Gebieten einen außerordentlich lohnenden Gewinn.

Dritter Theil: Statistik.

Höhe der Marinebudgets und der darin ausgeworfenen Beträge für Schiffsneubauten einschl. Armirung der größeren Seemächte in den Jahren 1896 bis 1900.

Nach amtlichen Quellen.

In Millionen Mark.

	1900		1899		1898		1897		1896		Sa. 1896 - bis 1900		Im Durchschnitt pro Jahr		Bemerkungen.
	Insgesammt	Schiffbau einschl. Armirung	Insgesammt	Schiffbau einschl. Armirung	Insgesammt	Schiffbau einschl. Armirung	Insgesammt	Schiffbau einschl. Armirung	Insgesammt	Schiffbau einschl. Armirung	Insgesammt	Schiffbau einschl. Armirung	Insgesammt	Schiffbau einschl. Armirung	
England . . .	582,5	229,5	562,6	233,7	*512,5	*208,3	**488,3	**199,1	**474,6	**207,1	2620,5	1077,7	524,1	215,5	*einschl. eines Nachtragsetats
Frankreich . .	253,2	115,9	245,9	113,3	232,4	110,6	*214,9	*78,6	215,4	80,0	1161,8	498,4	232,4	99,7	**einschl. zweier Nachtragsetats
Ver. Staaten	257,1	71,4	***224,0	***62,8	†235,7	†89,2	143,3	58,5	128,4	48,4	988,5	330,3	197,7	66,1	***einschl. dreier Nachtragsetats
Rußland . . .	190,6	81,3	184,9	69,8	149,7	60,1	131,8	51,1	128,4	56,9	785,4	319,2	157,1	63,8	†außergewöhnliche Höhe infolge des Krieges mit Spanien
Deutschland .	152,4	69,5	133,8	56,7	122,1	51,3	117,5	49,1	86,3	26,4	612,1	253,0	122,4	50,6	
Japan	90,1	40,7	112,6	68,1	172,9	102,6	169,0	132,3	81,4	59,3	626,0	403,0	125,2	80,6	
Italien . . .	94,0	23,8	*92,3	26,2	*89,5	25,8	86,4	29,2	75,4	25,8	437,6	130,8	87,5	26,2	

Ueberſicht des deutſchen Rhedereibetriebs.

Die Rhedereien von Hamburg und Bremen.†)

(Geordnet nach dem Beſtande von Ende 1899.)

1. Rhedereien von über 100 000 Regiſtertonnen.

Name.	Ende 1897 B.R.T.	Ende 1897 1000 Mk.	Ende 1898 B.R.T.	Ende 1898 1000 Mk.	Ende 1899 B.R.T.	Ende 1899 1000 Mk.
Hamb.—Amerika-Linie	226 723	53 079	262 948	56 500	337 248	84 975*
Nordd. Lloyd. .	244 204	79 143	261 106	79 802	301 509	101 852
Hamburg—Süd-amerika-Linie .	93 535	18 170	101 149	23 415	108 309	26 725*
Summe . . .	564 462	150 392	625 203	159 717	747 066	213 552

*) einſchl. der Anzahlungen auf Neubauten.

2. Rhedereien von 50 000 bis 100 000 Regiſtertonnen.

Deutſche R. G. „Hanſa" . .	83 648	13 300	99 029	20 235	98 455	21 460
Deutſche Dampfer-G. „Kosmos" .	65 208	10 980	90 009	18 000	91 483	18 905
Rob. M. Sloman	44 553	4 565	53 300	7 265	68 502	11 165
Deutſch-Auſtral. D. G. . . .	33 428	5 050	44 291	8 300	59 917	12 850
Summe . . .	226 837	33 895	286 629	53 800	318 357	64 380

3. Rhedereien von 25 000 bis 50 000 Regiſtertonnen.

Deutſche Levante-Linie. . . .	19 496	2 100	31 394	4 100	41 981	6 010
Woermann-Linie.	34 670	4 930	38 917	7 755	38 911	7 680
De Freitas & Co.	31 415	5 115	31 415	6 275	37 452	8 275
Deutſch-Amerik. Petrol.-Geſ. .	34 387	7 000	34 830	7 750	34 830	7 850
Dampfſchifff.-Geſ. „Argo" . . .	23 063	2 745	29 244	5 340	32 951	7 035
Deutſche Oſtafrika-Linie. . . .	27 321	6 310	29 523	7 975	31 335	8 720
Dampfſchifff.-Geſ. „Neptun" . .	21 410	5 180	25 213	5 955	26 818	7 090
Summe . . .	191 762	33 380	220 536	45 150	244 278	52 660

†) Siehe den Aufſatz: „Die Entwickelung und Bedeutung der deutſchen Rhederei", S. 377 ff.

4. Rhedereien von 10 000 bis 25 000 Regiſtertonnen.

Name	Ende 1897 B.R.T.	Ende 1897 1000 Mk.	Ende 1898 B.R.T.	Ende 1898 1000 Mk.	Ende 1899 B.R.T.	Ende 1899 1000 Mk.
Rickmers Reismühl. R. S. A. G.	29 723	5 350	29 117	5 650	15 869	3 300
C. Anderſen	10 933	1 600	11 762	1 935	14 396	2 860
Chineſ. Küſten-fahrt-Geſ.	15 016	2 400	15 016	2 630	14 009	2 550
A. Kirſten	12 007	1 650	15 141	2 490	13 110	2 310
F. Schichau	—	—	—	—	12 480	7 500
Summe	67 679	11 000	71 036	12 705	69 864	18 520

5. Rhedereien von 5000 bis 10 000 Regiſtertonnen.

Name	Ende 1897 B.R.T.	Ende 1897 1000 Mk.	Ende 1898 B.R.T.	Ende 1898 1000 Mk.	Ende 1899 B.R.T.	Ende 1899 1000 Mk.
Dampfſchiffrhederei von 1889	5 635	875	8 657	1 850	8 656	1 920
A. G. Atlantic	4 965	850	4 965	900	8 349	1 575
Nordoſtſee-Rheder.	6 476	1 275	7 717	1 760	7 952	2 070
H. M. Gehrckens	5 703	1 100	5 733	1 260	7 232	1 685
Karl Hirſchberg	4 091	800	7 444	1 705	6 082	1 500
Rich. Jeſſen	6 078	1 050	6 050	1 175	6 060	1 175
Hanſeat. R. A. G.	—	—	—	—	5 089	860
Summe	32 948	5 950	40 566	8 650	49 420	10 785

6. Rhedereien unter 5000 Regiſtertonnen.

Name	Ende 1897 B.R.T.	Ende 1897 1000 Mk.	Ende 1898 B.R.T.	Ende 1898 1000 Mk.	Ende 1899 B.R.T.	Ende 1899 1000 Mk.
Dampfer-Geſ. „Triton“	—	—	—	—	4 521	1 225
Aſiatiſche Küſten-fahrt-Geſ.	5 957	1 300	4 280	1 025	4 280	1 125
M. Jebſen	—	—	3 647	675	3 999	820
Sauber Gebrüder	3 870	600	3 870	625	3 870	615
H. J. Perlbach & Co.	3 711	350	3 711	395	3 711	400
Kontinentale R. A. G.	—	—	—	—	3 642	560
H. G. L. Renck	—	—	—	—	3 475	335
Lange Gebrüder	3 330	575	3 330	640	3 330	700
L. F. Mathies & Co.	4 619	665	3 368	710	3 287	710
Dampfſchiff A. G. „Albis“	4 189	520	5 128	550	3 150	430
Ernſt Ruß	—	—	—	—	2 719	615
Gerhard & Hey	2 250	250	2 250	300	2 250	325
Albrecht & Co.	2 076	475	2 076	550	2 076	550
Bismarck-Linie G. m. b. H.	479	125	1 199	380	1 856	530

Name	Ende 1897 B.R.T.	Ende 1897 1000 Mk.	Ende 1898 B.R.T.	Ende 1898 1000 Mk.	Ende 1899 B.R.T.	Ende 1899 1000 Mk.
J.A.H.Dabelſtein	—	—	1 458	150	1 458	175
F. J. Reimers .	471	75	1 320	215	1 320	230
Dampfſchiff-Geſ. „Hamburg" .	789	220	1 271	400	1 271	435
William O. Swal & Co. . . .	933	80	—	—	1 270	475
F.W.L.Stechmann	—	—	—	—	1 223	190
H. C. Eduard Meyer . . .	1 027	160	1 027	175	1 027	175
H. F. C. Arz .	—	—	—	—	981	300
L. Rheder . . .	—	—	601	125	601	100
C. C. Gothemann Surns . . .	339	100	—	—	382	115
Witt & Buſch .	3 404	400	1 880	285	168	50
Summe . . .	37 444	5 895	40 416	7 200	55 867	11 185

7. Rhedereien, die 1899 nicht mehr beſtanden.

Name	Ende 1897 B. R. T.	Ende 1897 1000 Mk.	Ende 1898 B. R. T.	Ende 1898 1000 Mk.
Deutſche Dampfſchiff-Rhederei . .	46 727	8 800	—	—
Hamburg—Pacific-Dampfer-Linie .	39 516	6 310	—	—
Köper Docke & Co.	3 223	225	3223	275
G. L. Gaiſer	2 418	370	—	—
Gläſeke & Hennings	2 873	275	—	—
Paul Günther	—	—	1571	200
F. P. M. Weſtphal	1 294	125	1223	135
G. J. H. Siemens & Co.	—	—	1255	450
J. H. Vogel	3 458	250	—	—
Summe . . .	99 051	16 355	7272	1060

Summe aller ſieben Gruppen.

	Ende 1897 B. R. T.	Ende 1897 1000 Mk.	Ende 1898 B. R. T.	Ende 1898 1000 Mk.	Ende 1899 B. R. T.	Ende 1899 1000 Mk.
I.	564 462	150 392	625 203	159 717	747 066	213 552
II.	226 837	33 895	286 629	53 800	318 357	64 380
III.	191 762	33 380	220 536	45 150	244 278	52 660
IV.	67 679	11 000	71 036	12 705	69 864	18 520
V.	32 948	5 950	40 566	8 650	49 420	10 785
VI.	37 444	5 895	40 416	7 200	55 867	11 185
VII.	99 051	16 355	7 272	1 060	—	—
Summe	1 220 641	256 867	1 291 658	288 282	1 484 852	371 082

Leiſtungen der Hamburger

Linie	Kapital Aktien	Ende 1899 Prioritäten	Schiffe 1899 in Betrieb Zahl	Schiffe 1899 in Betrieb Tonnage netto / brutto	Schiffe (Ende 1899) beſtellt oder im Bau Zahl	Schiffe (Ende 1899) beſtellt oder im Bau Tonnage netto / brutto
Hamburg—Amerika-Linie	65 000 000[1]	12 750 000	69	209 181 335 238	27	— 188 485
Hambg.-Südamerik. D. G.	11 250 000	3 400 000	29	71 530 108 200	3	10 860 16 950
Deutſch-Auſtral. D. G.	9 000 000	1 700 000	14	38 765 59 917	6	etwa 19 500 31 500
Deutſche D. G. Kosmos	11 000 000	—	25	— 90 009	3	— 15 000
Deutſche Oſtafrika-Linie	5 000 000	—	13	19 627 31 313	3	7 850 12 050
Deutſche Levante-Linie	4 000 000	400 000	20	26 536 41 933	—	— —
Deutſche D. Rhed. von 1889	1 000 000	—	6	5 503 8 650	1	970 1 510
Aſiat. Küſtenfahrt-G.	1 000 000 in Liquid.	—	3	2 943 4 280	—	— —
Chin. Küſtenfahrt-G.	2 400 000	—	9	9 600 14 004	—	— —
	109 650 000	18 250 000	188	693 544 brutto	43	265 495 brutto

*) Siehe S. 361.

1) Inzwiſchen erhöht auf 80 000 000 Mk. 2) 1898: 59 643 000 Mk. 3) 1898:
6) 1898: 440 000. 7) 1898: 500 000. 8) 1898: 5330 Perſonen. 9) 1898: 88 800 cbm.

Rhedereien im Jahre 1899.*)

Zahl der Reiſen	Beförderte Perſonen	Beförderte Güter cbm	Zurückgelegte Seemeilen	Umſätze ℳ	Erträge ℳ	Ausgaben für Proviant ausſchließlich ℳ	Zahl der Angeſtellten
395	101 975	3 033 887	4 113 000	— 2)	17 855 000 4)	4 625 000	10) 8400
111	15 145	681 592	1 584 200	—	1 462 000	1 580 000	1490
25	—	300 000	etwa 650 000	— 3)	1 334 600	—	562
49	4 269	385 160	— 5)	—	3 036 700	—	1250
26 a. Hauptlinie 57 a. Zweiglinie	— 8)	— 9)	— 6)	—	1 308 000	—	800
80	—	382 884	— 7)	4 864 125,44	677 130,30	261 516,31	561
Frachtdampfer in unregelmäßiger Fahrt			—	805 230,90	321 152,99	57 532,40	114
11	9 278	—	122 383	653 822	591 052	13 838	99
—	—	—	—	—	—	—	293
755	—	—	—	—	26 585 635	—	13 569

8 900 000 Mk. 4) Abzüglich der Anleihezinſen. 5) 1898: 1 260 000 Seemeilen.
10) Abzüglich der Stauarbeiter in ausländiſchen Häfen.

Leiſtungen der Bremer Rhedereien im Jahre 1899.†)

Linie	Kapital		Schiffe in Betrieb, beſtellt oder in Bau befindlich	Tonnage	Reiſen	Beförderte		See-meilen	Umſätze	Erträge	Ausgaben für Proviant, Kohlen, Schiffsausrüſtung 2c.	Angeſtellte
	Aktien	Prioritäten				Perſonen	Güter					
Nordd. Lloyd	80 000 000	31 119 000	84**)	418 636	370	197 226	2 308 404	3 545 000	78 183 000	20 400 755	22 913 500	12 000
D. D. G. Hanſa	10 000 000*)	4 842 000	35	104 953	127	—	—	1 644 500	—	***) 2 395 113	3 006 050	1 462
D. G. Argo	7 000 000	320 000	26	35 707	354	10 753	519 272	569 880	5 179 359	1 084 252	1 204 400	579
D. G. Neptun	3 500 000	2 140 000	45	28 442	—	—	—	—	—	885 152	—	648
Rhederei Viſurgis A. G.	1 950 000	500 000	10	20 072	—	—	63 000	270 000	—	311 000	110 000	270
D. G. Triton A. G.	1 200 000	—	3	4 521	—	—	66 813	63 247	—	137 370	131 260	56
Zuſammen	103 650 000	38 920 000	203	612 331 brutto	851	—	—	—	—	25 213 642	—	15 015

†) Siehe S. 361.
*) Erhöht inzwiſchen auf 15 000 000.
**) Davon Ende 1899 in Betrieb: 64 Dampfer mit 313 811 Tonnen.
***) Abzüglich der Abſchreibungen.

Rhedereibetriebe in den übrigen deutschen Seehäfen.

Häfen	Für Seeschifffahrt		
	Zahl der Betriebe	Schiffe	
		Zahl	Tonnage
Emden	9	76	5 800
Brake	13	31	18 859
Geestemünde	4 + 11 Fischdampferrhed.	45 Dampfer 9 Segler	18 975 4 579 23 554
Altona	7	13	1 073
Schleswig	1	12	11 202
Kiel	20	101	24 866
Lübeck	13	25	8 764
Wismar	1*	21	5 967
Rostock-Warnemünde	10	41	22 334
Stralsund	5 (500 Einzelbetriebe)	11 Seeschiffe mit zusammen	1 220 186
Greifswald	2	4	292
Swinemünde	—	—	—
Stettin	—	91 Seeschiffe 121 Fluß- u. Bugsirschiffe	36 773 5 139
Kolberg	1 D. A. G.	1 Dampfer	110
Rügenwalde	Die früher blühende Rhederei hat gänzlich aufgehört		
Danzig	10	34	17 107
Elbing	3	6	1 114
Königsberg	5	13	5 575
Memel	2	6	4 073

*) Dazu Korrespondenzrhederei mit 15 Schiffen, 1226 RT in St. Petersburg.

er

rvan

50

10

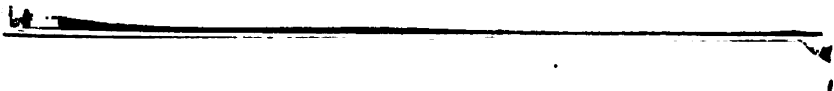
1

)

b 19

1

htfäll



Jahresproduktion des deutschen Schiffbaus

Deutschlands

(Nach dem

Deutschlands Schiffbau	Seeschiffe über 100 Brutto-Reg.-Tonnen				Seeschiffe von 100 Brutto-Reg.-Tonnen und darunter				Flußschiffe			
	Dampfschiffe		Segelschiffe		Dampfschiffe		Segelschiffe		Dampfschiffe		Segelschiffe	
	Anzahl	Brutto-Reg.-Tonnen	Anzahl	Brutto-Reg.-Tonnen	Anzahl	Brutto-Reg.-Tonnen	Anzahl	Brutto-Reg.-Tonnen	Anzahl	Brutto-Reg.-Tonnen	Anzahl	Brutto-Reg.-Tonnen
Fertig gestellt wurden												
Im Nordseegebiet . . .	23	75 180	14	6 531	2	120	22	1 242	16	1 162	50	3 751
Im Ostseegebiet . . .	48	106 239	9	2 549	9	719	1	49	10	870	6	584
Im Binnenlande	—	—	—	—	1	58	—	—	20	2 509	48	14 757
Im Deutschen Reiche . . .	71	181 419	23	9 080	12	897	23	1 291	46	4 541	104	19 092
Davon für fremde Rechnung	9	19 371	10	1 906	1	75	—	—	19	1 392	8	351
Für deutsche Rechnung im Auslande . .	19	69 722	5	968	—	—	16	989	—	—	17	4 757
Ferner befanden sich im												
Im Nordseegebiet . . .	31	111 184	13	8 080	2	46	6	346	4	249	13	644
Im Ostseegebiet . . .	30	128 027	4	1 380	1	33	5	193	5	342	3	179
Im Binnenlande	—	—	2	880	—	—	—	—	16	2 030	8	3 719
Im Deutschen Reiche . . .	61	239 211	19	10 340	3	79	11	539	25	2 630	24	4 542
Davon für fremde Rechnung	9	29 550	—	—	—	—	—	—	6	375	—	—
Für deutsche Rechnung im Auslande . .	11	52 040	16	7 184	—	—	1	85	—	—	2	591

und des Weltschiffbaus.

Schiffbau.

„Germanischen Lloyd").

im Jahre 1899:						1899:				1898:			
Fahrzeuge zu besonderen Zwecken				Kriegsschiffe		Zusammen				Zusammen			
Dampfschiffe		Segelschiffe				Dampfschiffe		Segelschiffe		Dampfschiffe		Segelschiffe	
Anzahl	Brutto-Reg.-Tonnen	Anzahl	Brutto-Reg.-Tonnen	Anzahl	Brutto-Reg.-Tonnen	Anzahl	Brutto-Reg.-Tonnen	Anzahl	Brutto-Reg.-Tonnen	Anzahl	Brutto-Reg.-Tonnen	Anzahl	Brutto-Reg.-Tonnen
76	4 131	15	1 651	—	—	117	80 593	101	13 175	79	81 647	51	11 707
39	4 752	6	120	9	3 090	115	115 670	22	3 302	107	95 328	25	1 901
24	5 539	18	1 021	—	—	45	8 106	66	15 778	29	5 966	42	12 286
139	14 422	39	2 792	9	3 090	277	204 369	189	32 255	215	182 941	118	25 894
35	3 444	—	—	7	1 878	71	26 160	18	2 257	56	33 565	1	191
—	—	—	—	—	—	19	69 722	38	6 714	10	38 548	36	13 518
Dezember 1899 noch im Bau:										Dezember 1898:			
18	1 427	7	293	4	13 273	59	126 179	39	9 363	—	?	—	?
20	2 054	9	2 710	34	72 250	90	205 706	21	4 462	—	?	—	?
17	2 628	15	1 485	—	—	33	4 667	25	6 084	—	?	—	?
55	6 109	31	4 488	38	88 523	182	336 552	85	19 909	147	326 950	48	10 676
4	452	1	14	16	24 265	35	54 642	1	14	23	50 845	4	2 911
—	—	—	—	—	—	11	52 040	19	7 860	12	51 430	—	—

Ursprungsländer der Welthandelsflotte.

Ihrem Ursprung nach vertheilen sich die im Register des englischen Lloyd (1899/1900) verzeichneten 27 551 heut existirenden Schiffe auf die Werften der verschiedenen Schiffbauländer in folgender Weise:

Herkunftsland	Anzahl und prozentualer Antheil an der Gesammtzahl der vorhandenen Schiffbauten							
	Dampfer				Segler		Summe	
	unter 1000 Tonnen	pCt.	über 1000 Tonnen	pCt.		pCt.		pCt.
England	5035	61,35	5845	83,00	3 035	24,68	13 905	50,60
Vereinigte Staaten .	453	5,55	419	5,95	2 451	19,92	3 323	12,10
Britische Kolonien . .	343	4,15	9	0,12	1 440	11,71	1 792	6,50
Deutschland	645	7,85	364	5,17	734	5,97	1 743	6,30
Norwegen	270	3,30	39	0,55	919	7,47	1 228	4,50
Schweden	658	8,02	28	0,40	462	3,76	1 148	4,20
Italien	34	0,41	29	0,40	868	7,06	931	3,38
Frankreich	126	1,55	140	1,99	468	3,80	734	2,67
Rußland	41	0,50	1	—	674	5,48	716	2,60
Japan	275	3,35	4	0,05	366	2,98	645	2,32
Dänemark	102	1,25	70	0,99	367	2,98	539	1,96
Holland und Belgien	116	1,41	62	0,88	170	1,38	348	1,26
Oesterreich-Ungarn . .	99	1,21	36	0,50	187	1,52	322	1,17
Spanien	8	0,10	—	—	159	1,29	167	0,60
zusammen . . .	8205	100,00	7046	100,00	12 300	100,00	27 551	100,00

Vertheilung der Schiffbauten der Hauptländer auf Inland und Ausland.

Schiffbauten	im Erzeugungslande verblieben			an das Ausland geliefert			Prozentuale Vertheilung			
	Dampfer		Segler	Dampfer		Segler	aufs Inland		aufs Ausland	
	unter 1000 Tonnen	über 1000 Tonnen		unter 1000 Tonnen	über 1000 Tonnen		Anzahl	pCt.	Anzahl	pCt.
englische . . .	3222	3662	1882	1813	2183	1153	8 766	63	5139	37
amerikanische	367	407	2147	86	12	304	2 921	83	402	17
britisch-koloniale .	312	9	808	31	—	632	1 129	63	663	37
deutsche . . .	472	296	280	173	68	454	1 048	60	695	40
schwedische . .	434	14	346	224	14	116	794	69	354	31
französische . .	101	134	371	25	6	97	606	82,5	128	17,5
zusammen . .	4908	4522	5834	2352	2283	2756	15 264	67,5	7381	32,5

Weltschiffbau im Jahre 1898.

(Nach Lloyds Register 1899/1900. Schiffe von 100 Tonnen aufwärts.)

Bauland	Anzahl			Tonnage		Davon in Holz	Von der Gesammttonnage wurden für fremde Rechnung gebaut		Prozentualer Antheil an der Weltschiffbauproduktion 1898		
	Dampfer unter 1000 Tonnen	Dampfer über 1000 Tonnen	Segler	Dampfer	Segler	Tonnen	Dampfer	Segler	der Tonnage nach Dampfer pCt.	der Tonnage nach Segler pCt.	der Transportleistungsfähigkeit nach** pCt.
England	331	353	6	1 301 325	2 569	128	312 136	413	77,86	2,15	76,10
Britische Kolonien	17	1	25	5 339	4 247	6 775	285	—	0,32	3,52	0,40
Verein. Staaten .	53	31	56	107 785	61 411	46 413	• 923	250	6,45	51,15	7,50
Deutschland . . .	34	38	11	130 667	5 519	—	21 972	—	7,82	4,60	7,74
Frankreich	11	7	23	32 632	20 851	2 759	—	—	1,95	17,40	2,30
Italien	2	10	8	24 224	2 582	2 711	586	—	1,45	2,15	1,46
Norwegen	11	14	4	21 552	2 034	2 606	127	—	1,29	1,69	1,30
Japan	15	2	68	12 599	9 813	12 603	—	—	0,75	8,17	0,93
Holland u. Belgien	12	4	12	15 098	4 764	—	429	145	0,90	3,96	0,97
Dänemark	7	4	9	9 176	1 353	287	1 896	—	0,55	1,13	0,56
Uebrige Länder .	29	—	25	11 079	4 866	4 911	5 591	—	0,66	4,07	0,74
Insgesammt . . .	522	464	247	1 671 476	120 009	79 193*	343 945	808	100,00	100,00	100,00
Transportleistungsfähigkeit				5 134 437		. . . .	1 032 643				

*) Davon entfallen 18 318 Tonnen auf Dampfer, 60 875 Tonnen auf Segler.

**) 1 Dampfertonne gleich 3 Seglertonnen gerechnet.

Veränderungen im Schiffbestande der wichtigsten europäischen Schiffbau- einerseits und Verlust, Abbruch,

(Nach Lloyds

	Großbritannien				Deutschland				Frankreich			
	Segler		Dampfer		Segler		Dampfer		Segler		Dampfer	
	Zahl	Tonnage	Zahl	Tonnage	Zahl	Tonnage	Zahl	Tonnage	Zahl	Tonnage	Zahl	Tonnage
Neubau im eigenen Lande für eigene Rechnung	8	5390	579	1213836	18	8 953	79	262378	33	36 257	20	35 270
Neubau im Auslande	—	—	—	—	3	508	20	81295	1	128	9	13 027
Kauf vom Ausland	6	2777	46	73412	32	46 211	21	31506	23	8 218	32	32 189
Zugang	14	8167	625	1287248	53	55 672	120	375179	57	44 603	61	80 486
an Transportleistungsfähigkeit*)	3 869 911				881 204				286 061			
Verlust, Abbruch	86	67029	169	296262	34	19 652	22	26337	33	10 779	29	45 521
Verkauf ins Ausland	114	138916	265	459421	33	19 885	22	37076	8	3 344	18	13 199
Abgang	200	205945	434	755683	67	39 537	44	63413	41	14 123	47	58 720
an Transportleistungsfähigkeit*)	2 472 994				229 776				190 283			

*) Hinsichtlich der Transportleistungsfähigkeit schätzt man 1 Dampfertonne gleich

länder von 1898/1899 bis 1899/1900 durch Neubau oder Kauf Verkauf andererseits.

Register 1899/1900.)

Italien				Norwegen				Schweden			
Segler		Dampfer		Segler		Dampfer		Segler		Dampfer	
Zahl	Tonnage	Zahl	Tonnage	Zahl	Tonnage	Zahl	Tonnage	Zahl	Tonnage	Zahl	Tonnage
8	2 582	4	13 407	5	2 398	24	20 471	3	563	17	3 422
—	—	—	—	—	—	21	52 527	—	—	3	3 541
42	43 872	32	53 367	56	53 314	49	67 283	64	23 220	42	56 711
50	46 454	36	66 774	61	55 712	94	140 281	67	23 783	62	63 674
246 776				476 555				214 805			
47	22 071	9	22 827	169	78 327	19	15 109	70	18 657	9	10 132
15	6 360	12	17 437	63	26 150	15	20 737	10	4 517	11	9 499
62	28 431	21	40 264	232	104 477	34	35 846	80	23 174	20	19 631
149 223				212 015				82 067			

3 Seglertonnen.

Englands Antheil am Weltschiffbau.

Nachstehende Tabelle zeigt, wie sich die in England gebauten, heute existirenden Schiffe, dem Besitz nach auf die einzelnen Staaten vertheilen, und ein wie großer Prozentsatz der im Besitz der einzelnen Länder befindlichen Schiffe englischer Herkunft ist.

Name des Besitzlandes	Anzahl der in England gebauten Schiffe				Prozentuale Vertheilung der gesammten in England gebauten Schiffe auf die einzelnen Länder			Gesammtzahl der den einzelnen Ländern überhaupt gehörenden Schiffe		Davon sind also in England gebaut: (Prozent)	
	Dampfer unter 1000 Tonnen	Dampfer über 1000 Tonnen	Dampfer überhaupt	Segler	Dampfer unter 1000 Tonnen	Dampfer über 1000 Tonnen	Segler	Dampfer	Segler	Dampfer	Segler
					%	%	%			%	%
England	3222	3662	6884	1882	64,0	62,80	62,0	6 920	2 053	99,5	93,6
Britische Kolonien	337	193	530	147	6,7	3,3	4,84	917	1 108	56,8	13,25
Norwegen	137	224	361	276	2,7	3,85	9,1	779	1 749	46,3	15,55
Deutschland	78	237	315	180	1,55	4,06	5,95	1 133	543	27,8	33,1
Frankreich	178	199	377	79	3,5	3,42	2,6	639	543	58,0	14,55
Spanien	195	188	383	20	3,9	3,24	0,65	438	263	87,5	7,6
Italien	68	154	222	84	1,35	2,65	2,75	282	868	78,8	9,7
Rußland	122	106	228	41	2,4	1,8	1,35	456	762	50,0	5,4
Holland und Belgien	96	142	238	13	1,9	2,4	0,43	374	120	63,6	10,8
Dänemark	57	101	158	68	1,11	1,7	2,25	360	436	43,9	15,6
Schweden	40	117	157	57	0,8	2,0	1,9	642	766	24,5	7,45
Japan	30	132	162	2	0,6	2,26	0,07	477	364	35,0	44,2
Oesterreich-Ungarn	18	99	117	8	0,36	1,7	0,27	203	74	58,4	6,35
Vereinigte Staaten	12	37	49	18	0,24	0,63	0,59	821	2 189	6,0	0,8
Portugal	19	17	36	29	0,38	0,29	0,95	46	131	78,4	22,05
Uebrige Länder	426	227	653	131	8,51	3,9	4,3	837	887	78,0	14,77
In England gebaute Schiffe insgesammt heute vorhanden	5035	5845	10 880	3035	100,00	100,00	100,00	15 324	12 856	71,0	33,6

Verkehrsstatistik der deutschen Seehäfen.

Seegüterverkehr in den wichtigsten deutschen Hafenplätzen 1899.

Hafenplätze	Seeeinfuhr		Seeausfuhr	
	Gewicht in Tonnen	Werth in 1000 Mk.	Gewicht in Tonnen	Werth in 1000 Mk.
Emden	. . .	. . .	. . .	. . .
Brake*)	310 000	. . .	2 785 + 1000 Faß Wollfett	. . .
Bremen	2 381 738	649 662,5	1 321 719	394 438,3
Geestemünde	. . .	. . .	. . .	. . .
Hamburg	9 178 073	1 984 450,8	4 154 792	1 606 319,2
Altona	217 867,8	24 207,2	48 029,0	20 157,2
Schleswig	31 117	1 661,0	0	0
Kiel	478 547	. . .	61 183	. . .
Lübeck	513 233,7	92 114,5	314 594,2	165 511,1
Wismar	176 484	10 878,7	65 559	8 014,2
Rostock, Warnemünde	202 704	. . .	56 102	. . .
Stralsund	38 553,0	. . .	31 514,6	. . .
Greifswald	. . .	. . .	. . .	. . .
Swinemünde	381 311	. . .	36 932	. . .
Stettin	2 234 388 u. 35 Fahrzeuge u. 457 Stück Vieh	. . .	822 545 u. 376 Fahrzeuge; Hüte, 455 Stück Vieh	. . .
Kolberg	29 816,1	. . .	25 699,1	. . .
Rügenwalde	14 792,2	. . .	12 889,5	. . .
Danzig	806 578	107 372	658 945	108 919
Elbing	. . .	. . .	. . .	. . .
Königsberg, Pillau	635 470	121 709,9	537 661	82 110
Memel	138 000	9 831,8	10 980 u. 402 000 Festmeter Holzwaaren	20 542,3

*) Seeeinfuhr und -Ausfuhr des gesammten Herzogthums Oldenburg (Häfen: Brake, Varel, Oldenburg) 423 547 Tonnen bezw. 40 193 Tonnen + 1000 Faß Wollfett.

Seeschiffsverkehr in

Hafenplätze	Einlauf		Auslauf		Davon Einlauf	
	Zahl	Tonnage	Zahl	Tonnage	Zahl	Tonnage
Emden	1148 +179*	109 251 + 10 408	1127 +182*	101 886 + 10 577	853 +179*	87 584 + 10 408
Brake	630†)	192 646	626	198 137	268	. . .
Bremen	4128	2 406 748	4545	2 457 747	3905	2 291 276
Geestemünde	716	287 441	712	286 421	463	. . .
Hamburg	13312	7 765 950	13336	7 779 707	9851	7 180 255
Altona	1127	199 956	625	115 526	976	191 199
Schleswig	416	21 266	416	21 266	416	21 266
Kiel	4295	574 441	4451	583 366	. . .	279 850
Lübeck	2860	550 236	2874	552 104	2770	537 391
Wismar	841	123 775	839	122 859	750	. . .
Rostock-Warnemünde	1734	. . .	1745	. . .	1680	. . .
Stralsund	493	40 943	485	39 683	385	28 877
Greifswald	184	10 235	185	10 293	119	6 883
Swinemünde	5108**	1 685 377	4967**	1 690 283	4803	1 591 355
Stettin	4635	1 316 216	4602	1 308 977	. . .	1 195 448
Kolberg	295	30 019 (?)	294	29 509	259	24 537
Rügenwalde	155	16 326	154	15 268	135	15 107
Danzig	1739	667 140	1750	668 502	1396	535 531
Elbing	117	. . .	119	. . .	. . .	. . .
Königsberg-Pillau	1862	502 423	1825	501 973	1683	448 259
Memel	587	202 920	607	209 746	333	98 360

*) Hochseefischerei.
**) Einschließlich der Küstenfahrzeuge.
†) Außerdem 1260 Flußfahrzeuge mit 97 034 Registertonnen.

deutschen Hafenplätzen 1899.

beladen		Unter deutscher Flagge				Unter britischer Flagge			
Auslauf		Einlauf		Auslauf		Einlauf		Auslauf	
Zahl	Tonnage	Zahl	Tonnage	Zahl	Tonnage	Zahl	Tonnage	Zahl	Tonnage
891 + 180*	66 116 + 10 543	1 003 + 179*	. . .	944 + 182*	. . .	19	. . .	22	. . .
404	. . .	465	. . .	. . .	. . .	56	. . .	. .	. . .
3 167	1 737 510	3 260	1 714 436	3 618	1 754 098	414	535 173	424	547 202
342	. . .	489	. . .	485	. . .	74	. . .	75	. . .
10 096	5 373 072	7 667	3 903 597	7 621	3 929 171	3486	2984257	3481	2958409
499	53 014	710	65 872	438	35 678	102	65 476	127	70 485
. . .	. . .	356	16 110	356	16 110	0	0	0	0
. . .	44 726	3 012	310 975	3 188	318 498	41	27 870	42	28 788
2 189	391 814	2 498	371 165	2 502	376 900	15	4 210	16	4 431
546	. . .	383	52 386	380	50 801	15	9 956	15	9 956
1 672	. . .	1 099	. . .	1 107	. . .	0	0	0	0
308	27 223	378	29 682	370	28 423	6	2 717	6	2 717
162	8 466	152	7 623	. . .	. . .	153	7 683	. .	. . .
3 549	901 352	2 599	688 307	2 465	692 852	416	336 641	417	337 241
. . .	805 768	etwa 1 230	. . .	etwa 1 230	. . .	etwa 161	. . .	etwa 161	. . .
218	20 451	190	20 502	191	20 341	0	0	0	0
135	14 376	92	9 211	92	8 805	1	189	1	189
1 376	489 916	971	365 290	979	365 630	217	145 099	214	143 692
. . .	. . .	106	. . .	108	. . .	0	0	0	0
1 559	378 049	1 053	246 294	1 038	245 538	152	97 469	152	97 329
543	184 645	. . .	. . .	. . .	. . .	361	83 670	129	69 643

Entwickelung des Seehandels in den Haupthäfen Deutschlands im letzten Jahrzehnt.

See-Einfuhr und -Ausfuhr in Mengen von 1000 Tonnen (à 1000 kg).

Häfen	1891 bis 1895 durchschnittlich			1896			1897			1898			1899		
	Einfuhr	Ausfuhr	Gesammt-Seehandel	Einfuhr	Ausfuhr	Gesammt-Seehandel	Einfuhr	Ausfuhr	Gesammt-Seehandel	Einfuhr	Ausfuhr	Gesammt-Seehandel	Einfuhr	Ausfuhr	Gesammt-Seehandel
Königsberg-Pillau . . .	397,2	545,7	942,9	472,5	545,3	1 017,8	558,0	588,1	1 146,1	628,2	556,6	1 184,8	635,4	537,7	1 173,1
Danzig	568,7	566,6	1 135,3	725,4	668,6	1 394,0	790,1	616,9	1 407,0	797,7	648,2	1 445,9	806,6	658,9	1 465,5
Stettin*)	1 580,6	606,6	2 187,2	2 049,2	676,5	2 725,7	2 279,6	707,0	2 986,6	2 413,0	765,7	3 178,7	2 234,4	882,5	3 116,9
Lübeck	409,2	174,9	584,1	425,1	185,0	610,1	500,1	219,2	719,3	462,2	275,9	738,1	513,2	314,6	827,8
Bremen	1 730,7	949,2	2 679,9	1 979,2	1 035,8	3 015,0	2 233,2	1 161,4	3 394,6	2 375,5	1 248,9	3 624,4	2 381,7	1 321,7	3 703,4
Hamburg . . .	5 755,7	2 692,9	8 448,6	7 103,9	3 240,7	10 344,6	8 066,7	3 683,8	11 750,5	8 895,2	3 962,6	12 857,8	9 178,1	4 154,8	13 332,9
Summe . .	10 442,1	5 535,9	15 978,0	12 755,3	6 351,9	19 107,2	14 427,7	6 976,4	21 404,1	15 571,8	7 457,9	23 029,7	15 749,4	7 870,2	23 619,6

*) Dazu: Fahrzeuge, Vieh, Hüte.

Vergleichszahlen.

Häfen	1891 bis 1895 Einfuhr	Ausfuhr	Gesammt-Seehandel	1896 Einfuhr	Ausfuhr	Gesammt-Seehandel	1897 Einfuhr	Ausfuhr	Gesammt-Seehandel	1898 Einfuhr	Ausfuhr	Gesammt-Seehandel	1899 Einfuhr	Ausfuhr	Gesammt-Seehandel
Königsberg-Pillau . . .	100	100	100	119	100	108	141	108	121,5	159	102	126	161	98,5	124,5
Danzig	100	100	100	127,5	118	123	139	109	124	140	114	127	142	116	129
Stettin	100	100	100	129,5	111,5	124,5	143,5	116,5	136,5	152,5	126	145	141,5	145,5	142
Lübeck	100	100	100	104	106,5	104,5	122	125	123	113	157	126,5	125	179,5	142
Bremen	100	100	100	114,5	109	112,5	129	119	126,5	137	129	135	137,5	139	138
Hamburg . . .	100	100	100	123,5	120,5	122,5	140	137	139	154,5	147	152	159,5	154,5	158
Durchschnittssumme . .	100	100	100	122	114	119,5	188	126	134	149	185	144	151	142	148

See-Einfuhr und -Ausfuhr in Millionen Mark.

Häfen	1891 bis 1895 durchschnittlich			1896			1897			1898			1899		
	Einfuhr	Ausfuhr	Gesammt-Seehandel	Einfuhr	Ausfuhr	Gesammt-Seehandel	Einfuhr	Ausfuhr	Gesammt-Seehandel	Einfuhr	Ausfuhr	Gesammt-Seehandel	Einfuhr	Ausfuhr	Gesammt-Seehandel
Königsberg-Pillau	63	89	152	74	79	153	80	83	163	80,1	82,0	162,1	121,7	82,1	203,8
Danzig	73,7	93,4	167,1	92,6	105,7	198,3	92,3	102,1	194,4	102,0	105,5	207,5	107,4	108,9	216,3
Lübeck	65,0	125,1	190,1	66,2	123,6	189,8	77,3	141,5	218,8	73,6	149,9	223,5	92,1	165,5	257,6
Bremen	499,8	314,3	814,1	549,3	372,3	921,6	613,5	385,7	999,2	681,5	385,9	1067,4	649,7	394,4	1044,1
Hamburg	1559,0	1267,2	2826,2	1713,1	1439,2	3152,3	1790,8	1435,2	3226,0	2014,9	1493,4	3508,3	1984,5	1606,3	3590,8
Summe*)	2260,5	1889,0	4149,5	2495,2	2119,8	4615,0	2653,9	2147,5	4801,4	2952,1	2216,7	5168,8	2955,4	2357,2	5312,6
Vergleichszahlen.															
Königsberg-Pillau	100	100	100	117,5	89	100,5	127	93	107	127	92	106,5	193	92	136,5
Danzig	100	100	100	125,5	113	119	125,5	109	116,5	138,5	113	124	146	116,5	129,5
Lübeck	100	100	100	102	99	100	119	113	115	113	120	117,5	141,5	132,5	134
Bremen	100	100	100	110	118,5	113	123	122,5	123	136,5	122,5	131	130	125,5	128,5
Hamburg	100	100	100	110	113,5	110,5	115	113,5	114	129	118	123	127	126,5	127
Durchschnittssumme	100	100	100	110	112	111,5	117	112,5	116	130,5	117	124,5	130,5	124,5	128

*) Für Stettins Handel liegen seit 1887 keine Werthangaben mehr vor.

In der Entwickelung des Seehandels der großen deutschen Hafenplätze während des letzten Jahrfünfts ist besonders die gewaltige Vermehrung der ein- und ausgeführten Waarenmengen bemerkenswerth, die fast doppelt so schnell wie die immerhin recht beträchtliche Zunahme der entsprechenden Waarenwerthe vor sich gegangen ist. Der Gewichtsumfang des Seehandels hat um beinahe die Hälfte zugenommen; der Werth der auf dem Seewege zu- und ausgeführten Güter ist um 28 pCt. gestiegen.

Den hervorragendsten Antheil an dieser Entwickelung des Massengüterverkehrs hat Hamburg, demnächst Stettin, Lübeck und Bremen. Die höchste Werthsteigerung im Seehandel weist Königsberg auf; es verdankt sie ausschließlich seiner gewaltig wachsenden Einfuhr hochwerthiger Waaren, unter denen bekanntlich Getreide obenan steht. Seine Ausfuhr ist hingegen im Rückgange begriffen.

Allgemein ist die Einfuhr viel stärker gewachsen als die Ausfuhr, sowohl der Menge wie dem Werthe nach. Am gleichmäßigsten sind Einfuhr- und Ausfuhrwerthe in Hamburg angewachsen, und zwar ziemlich parallel der Entwickelung des Schiffsverkehrs, während in den übrigen Häfen Schiffseinlauf und Waareneinfuhr sich weniger gleichmäßig entwickelt haben.

Entwickelung des Seeschifffahrtverkehrs in den Haupthäfen Deutschlands im letzten Jahrzehnt.

Häfen.	Schiffseinlauf in 1000 Registertonnen.				
	1891/95	1896	1897	1898	1899
Königsberg-Pillau .	576,3	527,0	518,8	499,0	502,4
Danzig	628,5	627,2	680,4	666,0	667,1
Stettin	1296,4	1333,8	1355,2	1384,1	1316,2
Lübeck	506,6	479,0	541,0	553,0	550,2
Bremen (Bremerhaven, Vegesack) .	1421,8	1526,8	1771,4	2130,1	2406,7
Hamburg*) . . .	5954,2	6445,2	6708,1	7354,1	7766,0
Summe	10 383,8	10 939,0	11 574,9	12 586,3	13 208,6

*) einschließlich des Einlaufs von Helgoland und der Niederelbe.

Häfen.	Vergleichszahlen.				
	1891/95	1896	1897	1898	1899
Königsberg-Pillau .	100	91,5	90	86,5	87
Danzig	100	100	108	106	106
Stettin	100	103	104,5	107	101,5
Lübeck	100	94,5	107	109	108,5
Bremen (Bremerhaven, Vegesack) .	100	107	124,5	150	169
Hamburg	100	108	112,5	123,5	130
Durchschnittssumme .	100	105,5	111,5	121	127

Der Schiffsverkehr in den sechs größten deutschen Häfen, auf die über zwei Drittel der gesammten Schiffsbewegung aller deutschen Häfen entfällt, hat in dem letzten Jahrfünft um ein reichlich Viertel zugenommen. Besonders stark tritt die Zunahme in den letztverflossenen beiden Jahren hervor. An dem Zuwachs des Verkehrs sind Bremen und Hamburg weit vor allen andern betheiligt. Die Ostseeplätze treten, der Lage der Verhältnisse entsprechend, hinter den großen Nordseehäfen zurück. Königsberg hat einen besonders schweren Stand, doch darf man nach der Fertigstellung des Königsberger Seekanals und der Behebung der Fahrwasserhemmnisse auch einen neuen Aufschwung des Schifffahrtsverkehrs für diese Stadt erhoffen.

Verbesserungen in den Verkehrs=

Hafenplätze	Im Jahre 1899 beendigte Arbeiten	Im Jahre 1899 fortgeführte oder in Angriff genommene Arbeiten
Emden	Ausbau der Westmole am Ember Außenfahrwasser und Außenhafen (Gesammtaufwand 1899 und 1900: 2¼ Millionen Mark).	
		Ausbau des Papenburger Hafens.
Brake	Anlage zweier elektrischer Krahne und eines Getreideelevators am Pier.	Für die Verlängerung der zweite Landverbindung der= bewilligt. Für die Abgrenzung ein neues Befeuerungsprojekt
Bremen	Fortsetzung der Außenweser=korrektion. Abschluß der seitlichen Abzweigungen zwischen Ost= und West=Evers=Sand. Vertiefung des unteren Dwarsgatt, ferner der Strecken von Bake II bis Bremen durch zwei Seebagger. Zuendeführung der Korrektion der Unterweser (Herstellung der Projektionssohle u. =querschnitte).	Verlegung des Fahrwassers bei Dedesdorf vom rechten nach dem linken Ufer.
Bremerhaven	Trockendock in Bremerhaven dem Norddeutschen Lloyd als Pächter der Anlage übergeben: „Kaiserdock" mit 2 elektrischen Krahnen von je 50 000 kg und 1 von 150 000 kg Tragkraft.	Hafenerweiterungsbauten im Freibezirk. Vertiefung des Sicherheitshafens, Ausbau des Wolmershausener Kanals auf dem linken Weser=Ufer. Im Kaiserhafen 2 Krähne von 30 000 und 20 000 kg in Betrieb gesetzt.

*) Die Angaben beruhen auf Mittheilungen der Handelskammern.

einrichtungen der deutschen Seehäfen.*)

Im Jahre 1899 beschlossene Arbeiten	Sonstige Vorgänge auf dem Gebiete der Seeinteressen.
Ausbau des Emder Hafens zum großen Seehafen. In den Etat 1900 sind $4^1/_2$ Millionen Mark als erste Rate zum weiteren Ausbau des Emder Außenhafens ($11^1/_2$ m Tiefe) und zur Vertiefung der Unterems auf 10 m eingestellt. Die Gesammtkosten einschließlich der umfassenden Kai-, Schuppen-, Bahn- und Krahnanlagen für die Hamburg—Amerika-Linie sind auf 7 884 000 Mark veranschlagt. Schaffung eines großen Hochwasserhafens bei Leer.	Eröffnung des Betriebes auf dem Dortmund—Ems-Kanal, Hebung des Schiffsverkehrs in den verbesserten Hafenanlagen. Die Hamburg—Amerika-Linie hat mit dem Preußischen Staat einen zehnjährigen Pachtkontrakt zwecks Benutzung der Emder Anlagen geschlossen.
Braker Pieranlage und eine selben wurden 260 000 Mark der Braker Rhede wurde bewilligt.	Mit der Braker Agentur der Seewarte wurde eine Untersuchungsstelle für Schiffspositionslaternen verbunden.
—	Infolge der neuen Befeuerung der Weserstrecke Bremerhaven bis Bremen hat sich lebhafter Nachtverkehr entwickelt. Umwandlung der Telegraphenstationen auf den Leuchtthürmen Hoheweg und Rothesand in Seetelegraphenstationen.
—	Verbesserung der Oberweser-Schifffahrt. Zum Zwecke der Einrichtung einer regelmäßigen Schleppschifffahrt von den Weserhäfen über die See nach dem Dortmund—Ems-Kanal hat die Schleppschifffahrtsgesellschaft „Unterweser" ihr Kapital um $1^1/_2$ Mill. Mark erhöht. Es sollen zunächst etwa 6 Schleppdampfer und 20 Kähne eingestellt werden für regelmäßigen zweimaligen Verkehr von je 2 Kähnen in der Woche.

Hafenplätze	Im Jahre 1899 beendigte Arbeiten	Im Jahre 1899 fortgeführte oder in Angriff genommene Arbeiten
Geestemünde	Vervollkommnung der Einrichtungen im Fischereihafen.	—
Hamburg	3 Quaischuppen (je 110 bis 170 m lang) und 1 Sammelschuppen für Ausfuhrgüter fertiggestellt.	Die großen Hafenbauten auf Kuhwärder und die Elbekorrektion zwischen Hamburg und Teufelsbruck eifrig fortgeführt.
Altona	Der vor Jahren in Angriff genommene Freibezirk geht seiner Vollendung entgegen.	
Schleswig	Errichtung eines neuen Bollwerks von 250 m Länge am hiesigen Hafen. Ausbaggerung im Hafenrevier auf 14 Fuß Tiefe.	
Kiel	—	—
Lübeck	Vollendung des Elb—Trave-Kanals 16. Juni 1900. Vertiefung des Fahrwassers der Trave auf 8 m und der Plate auf 8,5 m.	Begradigung der Fahrwasser durch einen Durchstich von Gothmund zum großen Olvelund (bis 1902). Umschlaghafen (1900). Erweiterung des Seehafens, Kaimauern. Bollwerksbauten am linken Trave-Ufer. Kanalhafen mit Schuppen.
Wismar	1 Dampfkrahn und 1 Handkrahn mit zusammen 500 Ctr. Hebekraft aufgestellt.	—

Im Jahre 1899 beschlossene Arbeiten	Sonstige Vorgänge auf dem Gebiete der Seeinteressen.
—	Ermäßigung der Hafengebühren bis zu 15 Tagen Liegezeit um 1/3, von 15 bis 30 Tagen um 1/6, bei 30 bis 45 Tagen um 1/2 für Dampfer; bei Seglern überall um die Hälfte und mehr. Infolge der Vertiefung der Weser zieht sich der Handels- und Schiffsverkehr immer mehr nach den mehr binnenwärts gelegenen Häfen.
—	—
—	—
—	—
—	Aussicht auf Vertiefung des Fahrwassers von Schleimünde bis Schleswig, das heute nur 11 Fuß stellenweise tief ist. Der Verkehr im Kaiser Wilhelm-Kanal (neuer Tarif seit 1896) 1899: 27 000 Schiffe mit 3 500 000 Registertonnen, Einnahme 1,8 Mill. Mark; 1896: 20 068 Schiffe mit 1 751 065 Registertonnen, Einnahme 0,9 Mill. Mark.
Terrainkauf für organisirtes Fabrikviertel am Seehafen. Schuppenbauten am Seehafen. Verbesserung der Hafenbahngeleise.	Abschluß eines Vertrages über Anlaufen des Lübecker Hafens seitens der Söndenfjelds Norske Dampskibs Selskap in Christiania.
—	Die Dampfschiffsrhederei warf eine Durchschnittsdividende von 20 pCt. ab. Der Dampferpark wird vermehrt. Die Zahl der angekommenen Schiffe ist von 514 im Jahre 1890 auf 841 im Jahre 1899 gestiegen. Die Einfuhr konstant. Die Ausfuhr 1894: 289 297 dz., 1899: 655 585 dz.

Hafenplätze	Im Jahre 1899 beendigte Arbeiten	Im Jahre 1899 fortgeführte oder in Angriff genommene Arbeiten
Rostock-Warnemünde	Der Ausbau des Bollwerks bei den Holzlägern ist in Angriff genommen.	
Stralsund	—	Geradelegung und Durchbaggerung des Fahrwassers Stralsund — Barhoeft begonnen.
Greifswald	—	Fahrrinne des Ryck bezw. Hafens auf 4 m vertieft und 25 m verbreitert.
Swinemünde	—	—
Stettin	—	—
Kolberg	—	—
Rügenwalde	—	—
Danzig	—	—
Elbing	—	Fahrrinne von 2,80 m auf 3,10 m vertieft.
Königsberg-Pillau	—	Fortführung der Bauten am Königsberger Seekanal.
Memel	Der Hobberpumpenbagger zur Behebung der Fahrwasserversandung am Hafeneingang ist fertiggestellt und wird 1900 in Betrieb gesetzt.	

Im Jahre 1899 beschlossene Arbeiten	Sonstige Vorgänge auf dem Gebiete der Seeinteressen.
—	Errichtung einer Seetelegraphenanstalt auf dem Warnemünder Leuchtthurm. Die Dampffährverbindung Warnemünde—Gjedser ist auch auf dänischer Seite nunmehr beschlossen worden.
—	—
—	—
—	Die Wirkung der Vertiefung der Fahrrinne Swinemünde—Stettin macht sich sehr günstig bemerkbar.
—	Der Verkehr im Freibezirk entwickelt sich vortrefflich. Lebhafte Bestrebungen für die Verwirklichung des Projektes eines Großschifffahrtsweges Stettin—Berlin.
—	—
—	—
—	—
—	—
Ausbau des inneren Hafens. Ausbaggerung des Pregels auf 6½ m Tiefe. Ausbaggerung der versandenden Pillauer Hafeneinfahrt.	—
Ausbau der Südmole zur Beseitigung der Versandung und der starken Schwellung, sogen. „Sog“, im Hafen. Errichtung eines Leuchtfeuers im Kurischen Haff.	Festlegung der Wanderdüne auf der Kurischen Nehrung zwischen Süderspitze und Schwarzerort. 5 Dampfbagger im Seegatt thätig. Die Versandung, die das Verladen bei der geringen Wassertiefe unmöglich machte, hatte einen Rückgang der Holzausfuhr um 1½ Mill. Mark zur Folge.

Statistik der Welthandels-

Antheil der neun wichtigsten Rhederei-

in Tausend Tonnen (nach Bureau Veritas [Dampfer von über

Länder	1890/91						1898/99	
	Dampfer-tonnage	%	Segler-tonnage	%	Leistungs-fähigkeit	%	Dampfer-tonnage	%
Großbritannien und Irland	8 043,9	62,8	3 693,7	35,0	27 825	58,7	10 993	56,2
Deutschland	930,8	7,2	706,5	6,7	3 499	7,1	1 626	8,2
Vereinigte Staaten von Nordamerika	533,3	4,2	144,5	1,4	1 744	3,5	811	4,3
Frankreich	806	6,3	298,8	2,8	2 717	5,5	953	5,0
Norwegen	245,1	1,9	1405,9	13,4	2 141	4,4	628	3,3
Italien	294,7	2,3	655,6	6,2	1 540	3,2	421	2,2
Spanien	423,6	3,3	253,4	2,4	1 524	3,1	521	2,8
Rußland	177,8	1,4	455,9	4,3	989	2,0	358	1,9
Oesterreich	149,4	1,2	120,7	1,1	459	0,9	299	1,6
Gesammte Handelsflotte der Welt	12 825,7	100,0	10 540,1	100,0	49 017	100,0	18 887	100,0

flotte und des Welthandels.

länder der Erde an der Welthandelsflotte

100 Tonnen netto, Segelschiffe von über 50 Tonnen netto]).

1898/99				1899/1900						Zunahme der Transportleistungsfähigkeit	
Seglertonnage	%	Leistungsfähigkeit	%	Dampfertonnage	%	Seglertonnage	%	Leistungsfähigkeit	%	seit 1898/99	seit 1890/91
										%	%
2910,6	33,5	35 890	54,9	11 093,8	56,25	2662,2	31,9	35 940	53,3	0,14	29,1
535,9	6,2	5 414	8,3	1 873,4	9,5	548,1	6,75	6 168	9,15	13,9	71,1
1285,9	14,8	3 719	5,7	970,9	4,9	1292,0	15,5	4 205	6,2	13,1	141,1
279,4	3,2	3 138	4,8	986,0	5,0	309,8	3,7	3 268	4,85	0,25	20,2
1144,5	13,2	3 029	4,8	672,5	3,4	956,7	11,5	2 975	4,4	−1,77	39,0
463,8	5,3	1 727	2,6	443,4	2,2	492,1	5,9	1 822	2,7	4,75	18,3
163,0	1,9	1 726	2,6	551,9	2,8	151,9	1,8	1 808	2,7	0,48	18,6
458,4	5,3	1 532	2,3	407,5	2,1	473,7	5,7	1 696	2,5	10,7	72,5
45,0	0,5	942	1,4	335,3	1,7	49,3	0,6	1 055	1,56	12,0	129,6
8693,8	100,0	65 355	100,0	19 711,4	100,0	8347,6	100,0	67 482	100,0	3,26	45,8

Welthandelsflotte.

Vorstehende Uebersicht des Registers des „Bureau Veritas“ über die Entwickelung der Welthandelsflotte und des Antheils der einzelnen Rhedereiländer während des letzten Jahres ergiebt als bemerkenswertheste Erscheinung die rasche Zunahme der deutschen Dampferflotte, die den prozentualen Antheil Deutschlands an der gesammten Dampfertonnage der Welt um 1,3 pCt. von 8,2 auf 9,5 pCt. erhöht hat, während andererseits bei England beinahe ein Stillstand der Entwickelung zu verzeichnen ist. Die absolute Zunahme der englischen Dampfertonnage beträgt zwar immer noch 100 000 Tonnen, jedoch sein Antheil an der Weltdampferflotte ist nur noch in verschwindendem Maße gestiegen. Verhältnißmäßig machen nächst Deutschland, allerdings in sehr viel langsamerem Tempo als dieses, die Vereinigten Staaten, Rußland und Norwegen die größten Fortschritte. Das Wachsthum der Dampferflotte der Vereinigten Staaten ist freilich nur aus dem raschen Anwachsen der Flotten auf den amerikanischen Binnenseen, nicht aus dem der Ozeanflotte zu erklären, und erfordert insofern eine andere Beurtheilung, als die Zunahme der Dampferflotten in den übrigen Ländern. Die gesammte Dampferflotte der Welt hat im letzten Jahre um etwa 4¹/₄ pCt. zugenommen.

Bei der Seglerflotte hingegen hält der Rückgang dauernd an. Der Tonnengehalt sank im Ganzen wiederum um 4 pCt., besonders in Norwegen und England, während die übrigen Länder, wie die Vereinigten Staaten, Frankreich, Deutschland, Italien, Rußland, einen mehr oder minder großen Zuwachs aufzuweisen haben.

Den besten Maßstab zur Beurtheilung der gesammten Flottenentwickelung liefert ein Vergleich der Transportleistungsfähigkeit der verschiedenen Rhedereiländer. Deutschlands Handelsflotte hat sich hiernach um fast 14 pCt. vermehrt, und zwar 100 mal so schnell wie diejenige Englands, die nur eine leise Aufwärtsbewegung verräth. Der wachsende Bestand der Vereinigten Staaten ist an sich recht erheblich, verliert aber an Bedeutung, wenn man die obengenannten Thatsachen berücksichtigt. Rußland und Oesterreich sind Deutschland 1899 in nahezu gleichem Tempo gefolgt. Auch Italien erfreut sich eines nicht unerheblichen Aufschwungs. Frankreichs und Spaniens Entwickelung stockt. Norwegen geht infolge der Zurückdrängung der Segelschifffahrt zurück.

Welthandel.†)

Betheiligung der Haupthandelsstaaten am Welthandel (Spezialwaarenhandel).

Staaten	1889		1898		1899*)		1899
	Millionen Mark	pCt.	Millionen Mark	pCt.	Millionen Mark	pCt.	Auf den Kopf der Bevölkerung
Großbritannien .	12 461	17,8	13 138	16,4	13 989**)	17,5	3,44
Deutschland . . .	7 154	10,2	8 837	11,0	9 690	11,7	1,76
Ver. Staaten von Nordamerika .	6 146*)	8,8	7 582*)	9,4	7 995*)	9,6	1,06
Frankreich	6 497	9,3	6 466	8,1	6 574	8,2	1,7
Welthandel	70 000	100	80 000	100	88 000	100	0,53

Vorstehende Tabelle zeigt deutlich, daß an der zunehmenden Entfaltung des Welthandels, dessen Waarenumsätze im Jahrzehnt 1889/99 um etwa 18,5 % gestiegen sind, Deutschland den hervorragendsten Antheil hat. Deutschlands Spezialwaarenhandel (Einfuhr und Ausfuhr in bezw. aus dem freien Inlandsverkehr unter Abzug der Edelmetalle, dazu Veredlungsverkehr auf inländische Rechnung) ist relativ dreimal so schnell gewachsen wie derjenige Großbritanniens, wenn auch des letzteren Handel, auf den Kopf der Bevölkerung berechnet, noch immer doppelt so stark wie der deutsche ist. Namentlich in den allerletzten Jahren hat sich der deutsche Handel geradezu sprunghaft entwickelt; in dem verflossenen Jahre hat er allein um 10 pCt. zugenommen, d. h. um bald ebenso viel Prozent, wie der Handel Großbritanniens im ganzen letzten Jahrzehnt. In gleich raschem Tempo wie der deutsche Außenhandel dehnt sich derjenige der Vereinigten Staaten aus, während Frankreichs Handelsumsätze seit einem Jahrzehnt fast auf demselben Niveau stehen geblieben sind.

Dementsprechend verschieben sich die Antheilsziffern der einzelnen Länder bezüglich des Welthandels immer mehr zu

---

†) Ausführliche Bearbeitung des Welthandels im nächsten Jahrgang.
*) Fiskaljahr, 30. Juni endend. — **) nach Abzug der Wiederausfuhr.

Gunsten Deutschlands und der Vereinigten Staaten; Deutschlands Antheil stieg um 1,5 pCt., derjenige Amerikas um 0,8 pCt.; Frankreich wich um mehr als 1 pCt. zurück. Verhielt sich der Umfang des deutschen Handels zu dem des englischen 1889 noch wie 100 : 175, so ist heute das Verhältniß schon 100 : 145.

Statistik des deutschen Handels.

Der deutsche **Gesammteigenhandel**, der den gesammten Außenhandel ausschließlich der Durchfuhr umfaßt, hat im letzten Jahrzehnt 1889/99 in der Einfuhr um 62 pCt. der Menge und 37 pCt. dem Werthe nach, in der Ausfuhr um 59 pCt. bezw. 27 pCt. zugenommen. Der deutsche **Spezialhandel** wuchs in derselben Zeit in der Einfuhr um 67 pCt. bezw. 42 pCt. und in der Ausfuhr um 66 pCt. bezw. 34 pCt. Im letztvergangenen Jahre 1899 betrug die Steigerung allein 4,4 pCt. (Menge) bezw. 6,2 pCt. (Werth) in der Einfuhr und 0,1 pCt. bezw. 9 pCt. in der Ausfuhr. Neuerdings wächst der Werth der Außenhandelsgüter schneller als ihr Gewichtsumfang.

Deutschlands Handel.

Jahr	Gesammteigenhandel*) Millionen Mark Einfuhr	Ausfuhr	Tonnen Einfuhr	Ausfuhr
1899	6128	4674	45 904	31 327
1898	5745	4311	43 619	31 086
1897	5175	4107	41 333	29 089
1896	4899	4152	37 780	27 070
1895	4566	3769	33 702	24 973
1894	4545	3350	33 194	23 945
1890	4629	3759	29 915	20 597
1889	4486	3666	28 263	19 714
	Spezialhandel (einschließlich des Edelmetallverkehrs)			
1899	5784	4368	44 652	30 403
1898	5440	4011	42 730	30 094
1897	4862	3816	40 162	28 020
1896	4558	3754	36 410	25 720
1895	4246	3424	32 537	23 829
1894	4286	3052	32 023	22 884
1890	4272	3409	28 143	19 365
1889	4087	3256	26 612	18 293

*) Umfaßt den gesammten Außenhandel abzüglich der Durchfuhr.

Der deutsche Seehandel.*)

Die nachstehende Tabelle veranschaulicht die Verzweigungen des deutschen Handelsstromes zwischen den verschiedenen großen Wirthschaftskomplexen der Erdoberfläche. Indem sie den Güterverkehr nach den Wegen, auf denen er sich vollzieht, scheidet, läßt sie die Bedeutung des Seehandels im Waarenaustausch Deutschlands mit dem Weltmarkte erkennen.

Wenn man nämlich, wie es den thatsächlichen Verhältnissen entspricht, den Landhandel der Gruppe III mit dem Seehandel der Gruppe IV kompensirt, so ergiebt die Summe der Gruppen I bis III den reinen Seehandel, während Gruppe IV den reinen Landhandel darstellt.**) Danach umfaßt

der deutsche Seehandel

in den Jahren	Einfuhr Mill. Mk.	pCt. der Gesammteinfuhr	Ausfuhr Mill. Mk.	pCt. der Gesammtausfuhr	Gesammthandel Mill. Mk.	pCt. des Gesammthandels
1894 . . .	2982	69,6	1879	61,6	4862	66,3
1896 . . .	3262	71,6	2401	64,0	5663	68,1
1898 . . .	3954	72,7	2628	65,6	6582	69,7
1899 . . .	**4025**	69,6	**2866**	66,3	**6991**	68,8

In dem letzten Jahrfünft 1894/99 hat der deutsche Seehandel insgesammt um 44 pCt. zugenommen, der gesammte deutsche Außenhandel hingegen nur um 38 pCt. Während zwar die Einfuhr auf dem See- und Landwege sich ziemlich gleichmäßig entwickelt hat, ist die Ausfuhr seewärts um 9 pCt. rascher gewachsen als die über die Binnengrenzen. Es scheinen diese Zahlen hinreichend deutlich darzuthun, wie sich die Entwickelung des deutschen Exports mehr und mehr auf den Seetransport stützt.

---

*) Siehe Tabelle S. 488.

**) Gruppe I. Außereuropäische Länder.
Gruppe II. Europäische Länder ausschließlichen oder fast ausschließlichen Seehandels: Großbritannien, Schweden, Norwegen, Finnland, Spanien und Portugal, Türkei, Rumänien, Bulgarien und Griechenland, sowie endlich die deutschen Freihafengebiete.
Gruppe III. Europäische Länder überwiegenden Seehandels: Rußland, Italien, Dänemark u. Serbien.
Gruppe IV. Europäische Länder überwiegenden oder ausschließlichen Landhandels: Holland, Frankreich, Oesterreich-Ungarn, Belgien, Schweiz.

Deutschlands Außenhandel nach Hauptverkehrsrichtungen 1894, 1896, 1898, 1899.

	Einfuhr				Ausfuhr				Gesammtspezialhandel			
	1894	1896	1898	1899	1894	1896	1898	1899	1894	1896	1898	1899
	Millionen Mark				Millionen Mark				Millionen Mark			
I. Außereuropäische Länder	1377	1509	1863	**2049**	609	846	804	**897**	1986	2355	2667	**2 946**
II. Europäische Länder ausschließlichen oder fast ausschließlichen Seehandels	842	915	1122	**1092**	906	1005	1196	**1326**	1749	1920	2318	**2 418**
III. Europäische Länder mit überwiegendem Seehandel	763	837	969	**984**	364	550	628	**643**	1127	1387	1597	**1 627**
IV. Europäische Länder mit überwiegendem Landhandel	1303	1296	1485	1659	1172	1353	1382	1502	2475	2649	2868	3 161
Summe . .	4285	4558	5440	5784	3051	3754	4011	4368	7337	8312	9450	10 152
					Indexzahlen:							
I.	100	110	134	**152**	100	138	132	**147**	100	118	134	**148**
II.	100	108	133	**130**	100	110	132	**146**	100	110	132	**138**
III.	100	109	127	**129**	100	151	172	**177**	100	122	141	**144**
IV.	100	100	114	127	100	115	118	132	100	107	116	128
Summe . .	**100**	**106**	**127**	**135**	**100**	**123**	**131**	**143**	**100**	**113**	**129**	**138**

Statistik der deutschen Hochseefischerei.*)

Ueber die deutschen Fischereierträgnisse giebt folgende Zusammenstellung einigen Aufschluß; es liegen freilich vollständige Uebersichten erst bis 1897 vor. Die Summe der im Jahre 1897 in Deutschland gelandeten Fische, die bei der Anbringung einen Werth von 23 088 538 Mark darstellte, vertheilte sich auf die Nordsee und Ostsee, wie folgt:

Nordsee.		Mark.
Erlös der vier Auktionshallen Bremerhaven, Geestemünde, Altona, Hamburg		7 653 325
Salzheringsertrag der großen Heringsfischerei		1 723 867
Außerhalb der Auktionshallen an der Nordsee an den Markt gebracht und verkauft (geschätzter Werth)		(6 000 000)
	Nordseefischerei	15 377 192
Ostsee.		**Mark.**
Ueberwiegend Hochseefischerei (Aal, Dorsch, Flunder, Hering, Lachs, Steinbutt, Stör, Zärthe)	Neuvorpommern und Rügen	373 658
	Hinterpommern	603 220
	Swinemünder Bucht	334 539
	Danziger Bucht	984 881
	Pillau und Frische Nehrung	427 550
	Memel und Kurische Nehrung	237 960
		2 960 814
Ueberwiegend Küstenfischerei (Aal, Hecht, Zander, Hering, Blei, Barsch, Plötz, Kaulbarsch)	Neuvorpommersche und Rügensche Küstengewässer	976 815
	Oder-Haff und Oder-Mündungen	1 470 597
	Frisches Haff	801 360
	Kurisches Haff	701 760
		3 950 532
	Schleswig-Holsteins Ostseeküste (geschätzter Werth)	(800 000)
Mecklenburg und Lübeck fehlen ganz		—
Küsten- und Hafffischerei		4 750 532
Ostseefischerei		7 711 346
Deutsche Seefischerei		23 088 538

*) Siehe den Aufsatz: Die deutsche Hochseefischerei S. 384.

Ueber die deutschen Fangerträge und Einfuhrmengen in den letzten Jahren verbreiten ferner nachstehende Angaben einiges Licht:

Erträge der deutschen Fischerei.

Auktionserlöse	1896 Mk.	1897 Mk.	1898 Mk.	1899 Mk.
zu Geestemünde	2 749 344	2 897 897	3 459 908	4 053 422
„ Bremerhaven . . .	1 067 510	1 070 790	729 946	750 176
„ Altona	1 764 045	1 832 208	1 993 632	2 340 827
„ Hamburg	1 588 193	1 852 430	2 052 488	2 418 186
zusammen . . .	7 169 091	7 653 325	8 235 934	9 562 289
Ertrag der großen Heringsfischerei Nordsee	1 400 000	1 600 000	2 300 000	1 957 000
Außerhalb der Auktionen verkauft (geschätzter Werth)	—	6 000 000	—	—
Hochseefischerei in der Ostsee	2 791 127	2 960 814	—	—
Küstenfischerei	3 539 207	3 950 532	—	—
zusammen . . .	6 330 334	6 911 346	—	—
Ostseeküste Schleswig-Holsteins (geschätzter Werth)	—	800 000	—	—

Die entsprechenden Einfuhrziffern für Fischereiprodukte jeglicher Art (einschl. Binnenfischereiprodukte) lauteten für Deutschland:

Einfuhr in das deutsche Zollgebiet	1896 Mill. Mk.	1897 Mill. Mk.	1898 Mill. Mk.	1899 Mill. Mk.
Fischereiprodukte	75,3	73,0	89,0	90,1

und zwar weist die Statistik folgende Waarengattungen und Hauptlieferungsländer auf:

Deutschlands auswärtiger Handel mit Fischereierzeugnissen 1898.

Fische, frische.

	Einfuhr:		Ausfuhr:	
	Doppelzentner	Mark	Doppelzentner	Mark
	583 908	34 202 000	54 456	4 954 000
und zwar besonders aus			nach Belgien	1 210 000
Dänemark	—	6 448 000	—	—
Großbritannien	—	6 148 000	—	—
Schweden	—	11 735 000	—	—

Stockfisch.

Einfuhr:		Ausfuhr:	
Doppelzentner	Mark	Doppelzentner	Mark
12 360	754 000	358	24 000

Fische, gesalzen (außer Heringen), geräuchert.

	Einfuhr:		Ausfuhr:	
	Doppelzentner	Mark	Doppelzentner	Mark
	42 145	4 990 000	4 495	578 000
Niederlande	31 523	3 733 000	—	—

Heringe, gesalzen.

	Einfuhr:		Ausfuhr:	
	Doppelzentner	Mark	Doppelzentner	Mark
	1 384 557	32 529 000	703	22 000
Großbritannien . . .	643 577	14 545 000	—	—
Niederlande	335 275	7 711 000	—	—
Norwegen	237 709	6 180 000	—	—
Seewärts (fast ausschließlich Produkte deutscher Hochseefischerei)	127 950	3 455 000	—	—

Austern.

	Einfuhr:		Ausfuhr:	
	Doppelzentner	Mark	Doppelzentner	Mark
	7 800	967 000	230	11 000
Belgien	1 674	208 000	—	—
Niederlande	5 466	678 000	—	—

Hummern.

Einfuhr:		Ausfuhr:	
Doppelzentner	Mark	Doppelzentner	Mark
4 338	1 549 000	39	17 000

Seemuscheln.

Einfuhr:		Ausfuhr:	
Doppelzentner	Mark	Doppelzentner	Mark
159	5 000	45	2 000
13 177	290 000	26	1 000

Die deutschen Fischereifahrzeuge der Nordsee.

Standgebiete	Zahl der Fahrzeuge			Brutto-Raumgehalt Reg.-Tonnen			Besatzung		
	1899	1898	1897	1899	1898	1897	1899	1898	1897
Königreich Preußen	309 (53)*)	306 (44)	303 (43)	48 495 (22 655)	44 459 (18 010)	42 991 (17 588)	2110 (582)	2002 (446)	1962 (436)
Großherzogthum Oldenburg .	23 (4)	19 (4)	14 (4)	4 164 (1 669)	3 058 (1 669)	2 057 (1 669)	182 (40)	126 (40)	67 (40)
Bremen	78 (61)	74 (57)	58 (43)	28 115 (24 748)	26 547 (23 180)	19 925 (16 999)	839 (618)	799 (578)	639 (438)
Hamburg	157 (8)	164 (12)	171 (13)	18 797 (3 419)	20 824 (5 168)	21 553 (5 419)	528 (82)	576 (121)	603 (130)
Nordsee überhaupt . .	567 (126)	563 (117)	546 (103)	99 571 (52 491)	94 888 (48 027)	86 526 (41 675)	3659 (1322)	3503 (1185)	3271 (1044)
Zum Vergleich . .	1894	1890	1886	1894	1890	1886	1894	1890	1886
Nordsee überhaupt . .	456 (64)	445 (18)	377 (1)	56 699 (24 463)	41 132 (6 045)	30 675 (419)	2104 (660)	1716 (191)	1327 (14)

*) Die eingeklammerten Zahlen bedeuten die in der vorstehenden Summe enthaltenen Fischdampfer.

Statistik der deutschen Heringsfischereien 1898 und 1899.

(Nach J. J. van der Laan, Elsfleth.)

Rhederei	1898					1899				
	Anzahl der		Anzahl der Kantjes			Anzahl der		Anzahl der Kantjes		
	Schiffe	Reisen	Insgesammt	per Schiff	per Reise	Schiffe	Reisen	Insgesammt	per Schiff	per Reise
Ember Heringsfischerei, A. G., Emden	29	129	42 376	1 461	328	30	99	18 154	605	183
Fischerei-A.G. „Neptun", Emden	16	78	22 614	1 414	290	23	80	14 058	611	175
Glückstädter Fischerei-A. G., Glückstadt	14	56	19 976	1 427	356	14	45	6 891½	492	153
Bremen-Vegesacker Fischerei-A. G., Vegesack	14	61	18 720	1 337	307	20	64	11 219	560	175
Altonaer Fischerei-A. G., Altona	4	16	5 006	1 251	313	4	12	2 267	566	188
Elsflether Herings-fischerei-A. G., Elsfleth	8	34	12 118	1 515	356	10	32	5 571½	557	174
Geestemünder Herings- und Hochseefischerei, A. G., Geestemünde	5	21	7 947	1 589	378	9	40	14 353½	1 594	358

1899: 72 515 Kantjes mit 101 Loggern und 6 Dampfern,
1898: 128 758 " " 85 " " 5 "
1897: 67 762 " " 81 " " — "
1896: 78 768 " " 74 " " — "

(1 Kantje = 1 Tonne (114 hl) Seepackung = ¾ Tonnen Landpackung, 1 Tonne Landpackung (deutsch) = 150 kg Brutto = 600 bis 800 Stück Inhalt.)

Uebersicht der deutschen Kolonien.

Gebietsumfang.

Schutzgebiet	qkm
1. Togo*)	87 200
2. Kamerun	495 000
3. Deutsch-Südwestafrika	835 100
4. Deutsch-Ostafrika	995 000
5. Neu-Guinea	240 000
a. Kaiser Wilhelms-Land	179 000
b. Bismarck-Archipel	52 000
c. Salomon-Inseln**)	9 000
6. Marschall-Inseln	400
7. Karolinen***)	1 450
Marianen	626
Palau-Inseln	300
8. Samoa†)	2 570
9. Kiautschou (Pachtgebiet)	515
Zusammen	2 658 161

*) Nach dem deutsch-englischen Abkommen vom 14. November 1899 ist ein Theil der bisherigen neutralen Zone dem Schutzgebiet einverleibt worden.

**) Nach demselben Abkommen sind von den Salomon-Inseln nur Bougainville und Buka in deutschem Besitz geblieben.

***) Durch Kaufvertrag mit Spanien am 30. Juni 1899 vom Deutschen Reich erworben und im Dezember 1899 in Besitz genommen.

†) Durch das Abkommen des Deutschen Reiches mit Großbritannien vom 14. November 1899 und mit den Vereinigten Staaten von Amerika vom 2. Dezember 1899 sind die westlich des 171. Längengrades von Greenwich gelegenen Inseln der Samoa-Gruppe in Besitz des Deutschen Reiches übergegangen.

Bevölkerung.

Die Geſammtbevölkerung von mehr als 13 Millionen Köpfen — darunter gegen 5000 Weiße, und zwar 3400 Deutſche — vertheilt ſich auf die Schutzgebiete folgendermaßen:

Schutzgebiet	Geſammt-Bevölkerung	Weiße	Deutſche
		(30. VI. 1899)	
1. Togo	etwa 2½ Mill.	118	107
		(30. VI. 1899)	
2. Kamerun	etwa 3½ Mill.	425	348
		(1. I. 1899)	
3. Deutſch-Südweſtafrika . .	etwa 200 000	2 872	1879
		(1. I. 1899)	
4. Deutſch-Oſtafrika . . .	reichlich 6 Mill.	1 090	881
		(1. I. 1899)	
5. Neu-Guinea	etwa 380 000	258	151
		(1. I. 1899)	
a) Kaiſer Wilhelms-Land	100 000	58	55
		(1. I. 1899)	
b) Bismarck-Archipel . .	180—200 000	200 Außerdem 132 eingewanderte Farbige (Chineſen, Samoaner, Fidji-Leute).	96
c) Salomon-Inſeln . .	80—100 000		
		(1. I. 1900)	
6. Marſchall-Inſeln . . .	etwa 15 000	71 Außerdem 44 Halbblut, 11 Chineſen eingewandert.	39
7. Karolinen	etwa 40 000		
7. Marianen	etwa 2 000		
7. Palau-Inſeln	etwa 8 000		
8. Samoa	etwa 35 000 (nach Scobel)	etwa 400	etwa 200
9. Kiautſchou (Pachtgebiet) .	84 000	110 Außerdem Militär und Beamte. Nach einer Zählung von Ende 1898.	

Schutztruppen.

Schutzgebiet	Deutsche Offiziere.	Deutsche Unteroffiziere.	Mannschaften.	Polizeitruppen.
Ostafrika . . .	63 (+12 Farbige)	112 (120 Farbige)	1560	590
Kamerun . . .	38	57	900	150
Togo	2	5	150	—
Südwestafrika . .	43	154	568 Deutsche	—
Neu-Guina, Marschall-Inseln, Karolinen, Palau-Inseln, Marianen	—	—	—	Vorhanden
Samoa	—	—	—	für jeden Bezirk 38 Polizeisoldaten.
Kiautschou . . .	56	282	1976 Deutsche 128 Chinesen	— —

Schutzgebiet	Stationen	Postanstalten mit Telegraphenbetrieb.	Postanstalten ohne Telegraphenbetrieb.
Ostafrika . . .	18	9	16
Kamerun . . .	8	1	3
Togo	8	2	—
Südwestafrika . .	12 (Stationsdistrikte)	1	23
Neu-Guinea . .	6	—	5
Karolinen, Palau-Inseln, Marianen	3	—	3
Marschall-Inseln .	2	—	1
Samoa	—	1	—
Kiautschou . . .	1	—	1

Etat der Schutzgebiete für das Rechnungsjahr 1900
(einſchließlich der Nachtragsetats für Kamerun und Samoa)

Name des Schutzgebietes	Einnahmen in 1000 M.						Ausgaben in 1000 M.			
	direkte Steuern	Zölle	ſonſtige Abgaben und Gebühren	Einnahme aus dem Eiſenbahnbetrieb	Reichszuſchuß	Zuſammen	fortlaufende	einmalige	Reſervefonds	Zuſammen
Oſtafrika . . .	560	1750	613	85	6 700	9 708	6764[1])	2931	13	9 708
Kamerun . . .	32	1000	150	—	2 063	3 245	2624	600	21	3 245
Togo	20	425	35	—	270	750	640	95	15	750
Südweſtafrika	40	700	73	180	7 181	8 174	4443[2])	3687	44	8 174
Neu-Guinea		75		—	848	923		923		923
Karolinen, Palau-Inſeln und Marianen				—	370	370		370		370
Marſchall-[3]) Inſeln . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Samoa . . .		200		—	52	252		252		252
Kiautſchou . .	25	—	188	—	9 780	9 993	3975	5925	93	9 993
Zuſammen 1900		6151			27 264	33 415		33 415		33 415
1899		4435			23 803	28 238		28 238		28 238
1898		3690			14 220	17 910		17 910		17 910

Wirthſchaftliche Lage.

Während 1896 erſt 29 Geſellſchaften für Kolonial-Unternehmungen beſtanden, waren 1899 39 deutſche Wirthſchaftsgeſellſchaften und 17 große Plantagenfirmen neben 16, die in Händen von Ausländern liegen, hierfür thätig.

1896 gaben 20 deutſche Pflanzungsgeſellſchaften ein Kapital im Geſammtbetrage von 39 828 000 Mark an, 1899 verfügten 35 über ein Geſammtkapital von 121 269 700 Mark zu dem noch ein Anleihekapital von 2 500 000 Mark trat.

Die geſammten 66 deutſchen Wirthſchaftsgeſellſchaften und Plantagenfirmen betreiben 73 Pflanzungen,

---

[1]) Darunter 83 000 M. für Eiſenbahnbetrieb.

[2]) Darunter 180 000 M. für Eiſenbahnbetrieb.

[3]) Die Verwaltungskoſten werden nach dem Vertrage vom 21. Januar 1888 von der Jaluit-Geſellſchaft gedeckt.

18 weitere werden von Nichtdeutſchen bewirthſchaftet. Einen großen Theil ihrer Thätigkeit wenden dieſe Geſellſchaften natürlich auch dem Betrieb des Handelsgeſchäfts großen und kleinen Stiles zu, das im Uebrigen von 136 deutſchen und 277 nicht deutſchen, meiſt afrikaniſchen Handelsfirmen in Hunderten von Niederlaſſungen und Kaufläden beſorgt wird. Das Kolonialhandbuch von 1900 zählt 306 deutſche und 271 in den Händen von Nichtdeutſchen befindliche Handelsbetriebe auf.

Folgende Zuſammenſtellung giebt ein Bild von der Vertheilung der verſchiedenen wirthſchaftlichen Unternehmungen über die Schutzgebiete.

Plantagenfirmen und Wirthſchaftsgeſellſchaften		Pflanzungen		Handelsfirmen*)		Handelsniederlaſſungen und Kaufläden	
Deutſche	Ausländiſche und afrikaniſche	von Deutſchen	von Fremden	Deutſche	Ausländiſche und afrikaniſche	von Deutſchen	von Fremden
Togo.							
6	6	6	6	12	3	29	3
Kamerun.							
14	1	14	1	9	9	82	52
Deutſch Südweſtafrika.							
8	3	14	2	59	4	76	4
Deutſch Oſtafrika.							
28	2	31	5	22	151	45	177
Südſeeſchutzgebiet (Samoa).							
3	4	8	4	13	10	50	35
Kiautſchou.							
7	—	—	—	21	—	24 (ſämmtlich in Tſingtau)	—
66	16	73	18	136	277	306	271

*) Soweit Handelsfirmen mit Pflanzungsgeſellſchaften ſich decken, ſind ſie in der Spalte „Handelsfirmen“ nicht mehr berückſichtigt, dagegen ihre Handlungsniederlaſſungen an den Orten, wo ſie nicht bereits Pflanzungen beſitzen.

Der Schiffsverkehr zwischen den deutschen Häfen und den deutschen Schutzgebieten in Afrika und der Südsee.

1896 kamen von den Kolonialhäfen 22 beladene Schiffe mit 29 600 Registertonnen nach Deutschland und 26 beladene Schiffe mit 40 261 Registertonnen liefen in umgekehrter Richtung, 1898 kamen von den Kolonien 39 Schiffe mit 66 798 Registertonnen und es liefen 46 Schiffe mit 76 864 Registertonnen dort von Deutschland her ein. Der gesammte Schiffsverkehr hat sich mithin von 48 auf 85 Schiffe und von 69 861 auf 143 612 Registertonnen, d. i. um 105 pCt., gesteigert.

Daneben hat sich der Küstenschifffahrtsverkehr bedeutend gehoben.

Segelschifffahrtsverkehr an der Küste von Ostafrika.

	Eingang		Ausgang	
	Schiffe	Raumgehalt cbm	Schiffe	Raumgehalt cbm
1895 . .	7 552	128 987	7 603	129 143
1898 . .	11 522	159 958	11 466	158 937

1895: 15 155 Fahrten.
1898: 22 988 Fahrten.

Gesammthandelsverkehr der deutschen Schutzgebiete und Deutschlands Antheil.

In Tausend Mark:

	Gesammthandel	Deutschlands Antheil	pCt.		Gesammthandel	Deutschlands Antheil	pCt.
1892:	28 670	13 331	46,5	1896:	25 886	11 348	43,8
1893:	28 244	10 227	36,2	1897:	33 690	14 245	42,3
1894:	28 447	10 270	36,1	1898:	41 511	16 868	40,6
1895:	26 315	8 975	34,1	1899:	—	20 809	—

Gesammteinfuhr:

nach	1895	1896	1897	1898	1899
Deutsch Ostafrika	7608	8665	9235	11 852	10 822
Deutsch Südwestafrika . .	—	—	4887	5 868	—
Kamerun	5658	5358	6326	9 296	—
Togo	2353	1886	1975	2 490	3 279
Neu-Guinea und Marschallsinseln	144	283	304	320	—

Geſammtausfuhr:

aus	1895	1896	1897	1898	1899
Deutſch Oſtafrika	3257	4117	5044	4332	3937
Deutſch Südweſtafrika . .	—	—	1246	915	—
Kamerun	4089	3961	3385	4601	—
Togo	3048	1651	771	1470	2585
Neu-Guinea und Marſchallsinſeln	121	204	514	362	—

Geſammt-Eigenhandel des deutſchen Zollgebietes mit den Schutzgebieten 1898 und 1899.

In Doppelzentnern:

	Einfuhr aus Deutſchland		Ausfuhr nach Deutſchland		Geſammteigenhandel	
	1898	1899	1898	1899	1898	1899
Deutſch Oſtafrika .	65 591	65 601	8 592	7 118	74 183	72 719
Deutſch Südweſtafrika	60 331	137 616	15 982	14 159	76 313	151 675
Kamerun . . . . } Togo . . . . . . }	140 804	145 101	67 222	44 291	208 026	189 392
Neu-Guinea und Marſchallinſeln .	3 964	5 828	4 810	7 805	8 774	13 633
Insgeſammt . .	270 690	354 046	96 606	73 373	367 296	427 419

In 1000 Mark:

	Einfuhr aus Deutſchland		Ausfuhr nach Deutſchland		Geſammteigenhandel	
	1898	1899	1898	1899	1898	1899
Deutſch Oſtafrika .	3 408	2 704	732	864	4 140	3 568
Deutſch Südweſtafrika	3 015	5 033	184	166	3 199	5 199
Kamerun . . . . } Togo . . . . . . }	5 133	7 371	3 714	3 645	8 847	11 016
Neu-Guinea und Marſchallinſeln .	320	666	362	360	682	1 026
Insgeſammt . .	11 876	15 774	4 992	5 035	16 868	20 809

Haupteinfuhr- und Ausfuhrgegenſtände 1898.

Deutſch Oſtafrika:

Einfuhr aus Deutſchland:

	Mark.
Grobe Eiſenwaaren	571 000
Bier in Flaſchen	217 000

Ausfuhr nach Deutſchland:

Kautſchuk	358 000
Kaffee	259 000

Deutſch Südweſtafrika:

Einfuhr aus Deutſchland:

Grobe Tiſchlerarbeiten	415 000
Grobe Eiſenwaaren	403 000
Kleider und Putzwaaren	381 000
Eiſenbahnſchienen	255 000
Eiſenbahnlaſchen, -ſchwellen, Platten .	251 000
Bier in Flaſchen	211 000

Ausfuhr nach Deutſchland.

Guano	153 000

Kamerun und Togo:

Einfuhr aus Deutſchland.

Schießpulver	1 675 000
Grobe Eiſenwaaren	659 000
Tabakblätter	419 000
Geſchälter Reis	348 000
Bier in Flaſchen	307 000
Grobe Tiſchlerarbeiten	261 000
Kleider und Putzwaaren	209 000
Branntwein in Flaſchen	208 000

Ausfuhr nach Deutſchland:

Kautſchuk	2 154 000
Palmkerne	558 000
Kakaobohnen	232 000
Palm- und Kokosnußöl	216 000
Elfenbein	157 000

Neu-Guinea und Marſchall-Inſeln:

Ausfuhr nach Deutſchland:

Kopra	190 000

Vertheilung des Kabelnetzes der Erde.*)

Besitzer	Staatlich: Zahl der Kabel	Staatlich: Linienlänge in km	Privat: Zahl der Gesellschaften	Privat: Zahl der Kabel	Privat: Linienlänge in km	Gesammtbesitz: Zahl der Kabel	Gesammtbesitz: Linienlänge in km	Prozentualer Antheil an den Kabellinien.
Deutschland	58	3 760	1	1	2 060	59	5 820	1,88
Frankreich	54	9 315	4	28	21 890	78	31 205	10,10
Großbritannien . . .	135	3 680	19	223	178 000	358	181 680	58,80
Britisch Indien . . .	111	3 550	1	3	270	3	3 820	1,24
Britisch Amerika . .	1	1 700	—	—	—	1	1 700	0,55
Bahama-Inseln . . .	1	395	—	—	—	1	395	0,13
Australien und Neuseeland	31	640	—	—	—	31	640	0,24
Englisch-Amerikanische Telegraphen-Gesellschaft	—	—	1	15	22 740	15	22 740	7,37
Amerika, Vereinigte Staaten	—	—	4	22	34 005	22	34 005	11,10
Rußland	9	425	—	—	—	9	425	0,14
Dänisch-Nordische Telegraphen-Gesellschaft (mit russischer Subventionirung) .	—	—	1	24	12 915	24	12 915	4,18
Japan	70	2 790	—	—	—	—	2 790	0,90
Uebriges Ostasien (China, Cochinchina, Macao, Niederländisch Indien . .	12	3 295	—	—	—	—	3 295	1,07
Nordostseestaaten: Dänemark . . . . . Schweden . . . . . Norwegen . . . . . Belgien . . . . . . Holland	438	1 350	—	—	—	—	1 350	0,44
Spanien	15	1 745	—	—	—	15	1 745	0,57
Italien	29	1 965	—	—	—	—	1 965	0,64
Uebrige Länder . . .	178	2 200	2	2	110	—	2 310	0,75
							308 800	100,00

*) Entnommen der Denkschrift des Reichs-Marine-Amts über die „Steigerung der Seeinteressen 1896 bis 1898."

Namen-Verzeichniß.

Sachregister.

C

D

E

F

Uebersicht der früher erschienenen Nauticus-Schriften.

Band I: Altes und Neues zur Flottenfrage.

Februar 1898.

Inhalt:

Aeternat. — Aktionsradius. — Aktive Formationen. — Aktivirung der Reserveformationen, s. Reserveformationen. — Angriffsflotte, s. Offensivvermögen. — Artillerieschulschiff s. Schulschiffe. — Aufgaben der Kriegsflotte. — Aufklärungsschiffe. — Aufwendungen für die Marine. — Ausfallflotte. — Ausland. — Auslandsschiffe. — Ausnutzung der Gefechtsformation. — Auswanderung, s. Wanderung. — Aviso. — Beischiffe. Bemannungsfrage. — Beschaffungsfrist, s. Septennat. — Bevölkerungszunahme, s. Volksvermehrung. — Blockade. — Blockadeabwehr. — Blockadegefahr für die Volkswirthschaft. — Budgetrecht und Flottengesetz. Deckung der Kosten für die Flotte. — Englisches Flottengesetz. — Englische Preßstimmen, s. Saturday-Review und Spectator-Artikel. — Entwickelung des Flottenmaterials. — Ersatzbauten. — Fischereischutz. — Flottenflaggschiff. — Flottengesetz. — Flottenpläne. — Französische Ansichten über den Küstenkrieg. — Fremde Kriegsflotten. — Friedensthätigkeit der Kriegsflotte s. Kulturaufgaben der Kriegsflotte. — Gährungsprozeß, technischer s. Entwickelung des Flottenmaterials. — Gefechtsformation s. Ausnutzung der Gefechtsformation. — Geschützte Kreuzer s. Kreuzer. — Geschwader s. Schlachtflotte. — Hafenvertheidigung s. Küstenvertheidigung. — Handelsflotte s. Seehandel. — Heimische Gewässer. — Hochseefischerei s. Fischereischutz und Seefischerei. — Hochseeschlachtschiffe s. Linienschiffe. — Hülfskreuzer. — Indiensthaltungen. — Italienisches Flottengesetz. — Kaiser Wilhelm-Kanal s. Ausfallflotte und Küstenvertheidigung. — Kanonenboote. — Kaperei. — Kauffahrteiflotte s. Rhederei. — Kreuzer. — Kriegskontrebande. — Kriegsschiffbau für fremde Mächte in Deutschland. — Küstenfischerei s. Seefischerei. — Küstenkrieg. — Küstenpanzerschiffe. — Küstenvertheidigung. — Kulturaufgaben der Kriegsflotte. — Leistungsfähigkeit deutscher Werften. — Linienschiffe. — Militärische Ansichten über den Küstenkrieg. — Minensperren. — Missionsschutz. — Naval Defence Act, s. Englisches Flottengesetz. — Neubauten. — Neutralität, s. Seerecht. — Nord-Ostsee-Kanal, s. Ausfallflotte und Küstenvertheidigung. — Offensivvermögen. — Organisation der Schlachtflotte, s. Schlachtflotte. — Panzerkanonenboote, s. Kanonenboote. — Personalbestand. — Politische Macht und Flotte. — Privateigenthum auf See, s. Seerecht. — Reserveformationen. — Rhederei, deutsche. — Saturday Review: England und Deutschland. — Schädigung Hamburgs infolge fehlenden Flottenschutzes.

— Schiffbau. — Schiffsbeſtand. — Schlachtflotte. — Schulſchiffe. — Schutz der Deutſchen im Auslande. — Schutz der Kolonien. — Seefiſcherei. — Seehandel. — Seehandelsſchutz. — Seeintereſſen, deutſche. — Seerecht. — Seeſchifffahrtsverkehr in deutſchen Häfen. — Septennat. — Spectator-Artikel. — Spezialſchiffe. — Torpedofahrzeuge. — Ueberſicht der Ausgaben für die Flotte in den wichtigſten Großſtaaten. — Unterſchiede zwiſchen Heeresetat und Marineetat. — Volksvermehrung. — Wanderung, internationale. — Welthandel. — Welthandelsflotte.

Band II: Neue Beiträge zur Flottenfrage.

März 1898.

Inhalt:

Arbeiterintereſſen und Kriegsmarine. — Aufgaben der Kriegsflotte. — Brandſchatzungsgefahr für unſere Seehäfen. — Budgetrecht und Flotte. — Deckung der Koſten für die Flotte. — Deutſchland zur See. — Die Aufwendungen für den Schutz des Seehandels in den wichtigſten Großſtaaten. — Einfluß der Seemacht auf den deutſch-däniſchen Krieg 1864. — Einfluß der Seemacht auf den nordamerikaniſchen Sezeſſionskrieg 1861 bis 1865. — Engliſche Anſichten über Seeherrſchaft und Marinefragen. — Flotte, die erſte deutſche 1848. — Flottengründungsbeſtrebungen bis 1848. — Japaniſche Marinepolitik. — Kreuzermangel und Kreuzernutzen. — Marineausgaben und Seehandel. — Prinz Adalberts Einfluß auf die Entwickelung der preußiſchen und deutſchen Marine. — Rhedereien, die größten der Welt 1898. — Richters ewige Schraube. — Schädigung Hamburgs durch Kaperei und Blockade während der Revolutionskriege. — Schifffahrtverkehr in den Haupthafenplätzen Europas. — Seeſchifffahrtverkehr in deutſchen Häfen. — Sollbeſtand der Flotte und Beſchaffungsfriſt. — Ueber Schiffbau. — Ueber Seefiſcherei. — Ueberſeeiſche Intereſſenpolitik. — Volkseinkommen und Konſum. — Volkswirthſchaft, Flagge und Flotte. — Warum unſere Schlachtflotte zu ſchwach iſt. — Welthandel. — Weltſchifffahrtverkehr und ſeine Entwickelung in einigen Hauptſtaaten. — Weltwirthſchaftspolitik und Flotte. — Wirkungen der Blockade 1870/71.

Anhang I. Deutſche Stimmen aus dem Auslande. — Anhang II. Entwurf des Geſetzes betreffend die deutſche Flotte in der Faſſung, wie dieſelbe in der zweiten Leſung der Budgetkommiſſion am 17. März 1898 angenommen worden iſt. — Erklärungen des Herrn Stellvertreters des Reichskanzlers, Staatsſekretär des Innern, Staatsminiſter v. Poſadowsky-Wehner in der Budgetkommiſſion des Reichstages zum Flottengeſetz. — Anhang III. Verzeichniß der Aufſätze und Stichworte, ſowie Namensverzeichniß von „Altes und Neues zur Flottenfrage“.

Band III: Jahrbuch für Deutſchlands Seeintereſſen.

Jahrgang 1899.

Inhalt:

Deutſchlands Abhängigkeit vom Weltmarkt. — Die amerikaniſche Marine. — Arbeiterſchutz in der Reichs-Marineverwaltung. — Die Arbeiterintereſſen und die Marine. — Aufgaben der deutſchen Flotte im Kriege. —

Vergleichende Ueberſicht der Ausgaben für die Kriegsflotte in den wichtigſten Großſtaaten. — Ausland. — Auswanderung. — Bemannungsfrage. — Die Korrektion der Unterweſer und ihre Bedeutung für Bremen. — Freibezirk Danzig. — Der Hafen von Emden und ſeine Waſſerverbindungen. — Die engliſche Marine. — Erfahrungen aus dem ſpaniſch-amerikaniſchen Kriege. — Fiſcherei. — Flottenformation und Flottenverwendung. — Das Flottengeſetz von 1898. — Flottenvereine. — Die franzöſiſche Marine. — Hamburg als Handelsſtadt 1899. — Die Haupthäfen Deutſchlands und ihr Hinterland. — Heimiſche Gewäſſer. — Die japaniſche Marine. — Die Kabel des Weltverkehrs. — Der Kaiſer Wilhelm-Kanal und die Flotte. — Ueberſeeiſche Kapitalanlagen und die deutſche Volkswirthſchaft. — Keſſel. — Kolonien. — Königsberg und der Haff-Kanal. — Küſtenſchifffahrt deutſcher Schiffe an fremden Küſten. — Der Elbe—Trave-Kanal und Lübecks neue Verkehrsanlagen. — Minen und Hafenſperren. — Nebenaufgaben der Marine 1898/99. — Rhederei. — Die ruſſiſche Marine. — Schiffbau. — Schiffsliſte der deutſchen Marine. — Die Schlachtflotte und ihre Zuſammenſetzung. — Schulſchiffe. — Seehandel Deutſchlands. — Seeintereſſen. — Seemacht in der Geſchichte. — Seeſchifffahrtskanäle. — Seeſchifffahrtsverkehr in deutſchen Häfen. — Stärkevergleich der wichtigſten Kriegsmarinen. — Freibezirk Stettin. — Die deutſche Südpolar-Expedition. — Die deutſche Tiefſee-Expedition 1898/99. — Torpedos und Torpedoboote. — Welthandel. — Welthandelsflotte. — Weltſchifffahrtsverkehr in Europa. — Weltverkehrswege zur See im Krieg und Frieden. — Wiſſenſchaftliche Thätigkeit der deutſchen Marine. — Unſere Zukunft liegt auf dem Waſſer.

Band IV: Beiträge zur Flottennovelle.

1900.

Inhalt:

Die Blockadegefahr. — Deutſchlands wirthſchaftliche Intereſſen in Hongkong. — Deutſche Intereſſen in Mittelamerika. — Deutſchland in der Südſee. — Die Finanzen des Deutſchen Reiches und die Flottenverſtärkung. — Deutſchlands geographiſche Lage zur See. — Grundlagen des gewerblichen Aufſchwungs in Deutſchland. — Hiſtoriſche Rückblicke. — Die Kontinentalſperre. — Die Perſonalfrage in der deutſchen Kriegsmarine. — Das Perſonal der fremden Marinen. — Politiſche Machtſtellung und Kriegsmarine. — Die Entwickelung des deutſchen Schiffbaues und ſeiner Hülfsinduſtrien. — Stärkevergleich der wichtigſten Kriegsmarinen. — Flotte und Valuta. — Volkseinkommen und Konſum.

Anhang. Novelle zum Flottengeſetz nebſt Begründung.

Uebersicht

der seit Herbst 1899 erschienenen Marinelitteratur.

Alvensleben, K. v., Was muß man von der Kriegsmarine wissen? Berlin 1899. H. Steinitz. M. 1,—.

—, Was muß man von der Handelsmarine wissen. Berlin 1899. H. Steinitz. M. 1,—.

Ballod, C., Dr., Der Schutzaufwand zur Erhaltung des deutschen Wohlstandes. München 1900. Beiträge zur Beleuchtung der Flottenfrage.

Baumwollenhungersnoth, Die, von Lancashire. Nr. 17 der „Grenzboten". Leipzig 1900. F. W. Grunow. M. 1,—.

Beaulieu-Marconnay, Frhr. v., Unter der Kriegsflagge des Reichs. Braunschweig 1899. George Westermann. M. 1,50.

Beitrag, Ein, zu den Erörterungen über Bayerns See-Interessen. München 1900. Beiträge zur Beleuchtung der Flottenfrage.

Beiträge zur Beleuchtung der Flottenfrage, erste bis sechste Folge. München 1899/1900. „Allgemeine Zeitung".

Bitter noth ist uns eine starke deutsche Flotte. Berlin 1899. E. S. Mittler & Sohn. 20 Pf., in Partien billiger.

Blockade, Die, der nordamerikanischen Südstaaten. Preußische Jahrbücher. Band 100, Heft 2. Berlin 1900. G. Stilke. M. 2,50.

Boguslawsky, A. v., Generalleutnant z. D., Zusammenwirken von Heer und Flotte. Nr. 13 der „Woche". Berlin 1900. A. Scherl. 25 Pf.

du Bois, Kapitän z. S. z. D., Deutschlands Seeinteressen und Seemacht. Berlin 1899. Norddeutsche Buchdruckerei und Verlagsanstalt. 20 Pf.

Bökel, August, Marinetaschenbuch für das Jahr 1900. Kiel 1900. August Bökel. M. 1,—.

Bonamico, D., Die Lehre von der Seemacht. Berlin 1899. E. S. Mittler & Sohn. M. 3,—.

Brandt, M. v., Wirkl. Geh. Rath, Gesandter a. D. Die Entwickelung der Dinge im fernen Osten und die Wahrung der deutschen Interessen. München 1900. Beiträge zur Beleuchtung der Flottenfrage.

Brentano, Lujo, Professor, Cobdens Argumente gegen Flottenvermehrungen. (Nr. 15 und 16 für 1900 der „Nation" von Dr. Barth.) Berlin 1899. H. S. Herrmann. 60 Pf.

Bürger, H. F., Soziale Thatſachen und ſozialdemokratiſche Lehren. Berlin 1900. R. Boll. 50 Pf., in Partien billiger.

Cerberus, Flotte und Börſe. Berlin 1900. H. Land. 10 Pf.

Denninghoff, Bernh., Deutſchlands Kriegsflotte. Wilhelmshaven 1899. Gebr. Ladewigs. M. 2,50.

Deutſchland am Scheidewege. Leipzig 1900. A. O. Paul. 10 Pf.

Die deutſche Kriegsmarine. Leipzig 1900. A. O. Paul. 10 Pf.

Dix, Arthur, Die Wurzeln unſerer Kraft (Heft 4 der „Deutſchen Zeitſchrift" von E. Wachler). Berlin 1900. H. Walther. M. 1,—.

—, Das Herz Europas, aus der Zeitſchrift „Das neue Jahrhundert". Köln 1900. Friedrich Werth. 40 Pf.

—, Die Zukunft des deutſchen Seehandels. (Beilage zur „Allgemeinen Zeitung" Nr. 10 vom 13. Januar 1900.) München 1900. „Allgemeine Zeitung".

—, Die Flottenfrage — marinetechniſch oder volkshiſtoriſch? (Februarheft 1900 der „Deutſchen Zeitſchrift".) Berlin 1900. H. Walther. M. 1,—.

—, Deutſchlands Antheil am Welthandel. (Nr. 2 „Der Handelsſtand" vom 15. Januar 1900.)

Doppelgeſchwader, Das, die Gefechtseinheit der deutſchen Schlachtflotte. Nr. 12 der „Grenzboten". Leipzig 1900. F. W. Grunow. M. 1,—.

Dürkheim, Graf Eckbrecht v., Vaterland und Flotte. (Nr. 585, Morgen-Ausgabe der „Kreuz-Zeitung" vom 14. Dezember 1899.) Berlin 1899. „Kreuz-Zeitung" 10 Pf.

Englert, W. Ph. Dr. Profeſſor, Bonn, Das Flottenproblem im Lichte der Sozialpolitik. Paderborn 1900. Ferdinand Schöningh. 80 Pf.

Entwurf einer Novelle zum Geſetz, betr. die deutſche Flotte, vom 10. April 1898 nebſt Begründung und Anlagen. Berlin 1900. E. S. Mittler & Sohn. 50 Pf.

Erdmann, Deutſchlands Seeherrſchaft im XX. Jahrhundert. Leipzig 1900. Fr. Luckhardt. M. 1,50.

—, Wehrhaft zur See. Leipzig 1900. B. Eliſcher Nachfolger. M. 1,—.

—, Wehrlos zur See. Leipzig 1900. Fr. Luckhardt. M. 1,50.

Erichſen, J., Dr., Kiel, Deutſchlands wirthſchaftliche Exiſtenz und ſeine Flotte. (Kiel, Adolfſtraße 33). 1900. Selbſtverlag. 80 Pf.

Flamm, Profeſſor, Deutſchlands Schiffbau zu Beginn des 20. Jahrhunderts. München 1900. Beiträge zur Beleuchtung der Flottenfrage.

Flottenfrage, Zur, Darlegungen der „Norddeutſchen Allgemeinen Zeitung." I—X. Berlin 1900. Norddeutſche Buchdruckerei und Verlagsanſtalt.

—, (Die Reden der Bevollmächtigten zum Bundesrath im Reichstag). Berlin 1900. Norddeutſche Buchdruckerei und Verlagsanſtalt.

—, Berlin 1900. Puttkammer & Mühlbrecht. 30 Pf.

—, Maßgebliches und Unmaßgebliches. Nr. 51 der „Grenzboten". Leipzig 1899. F. W. Grunow. M. 1,00.

Flottengeſetz, Das. Berlin 1900. Puttkammer & Mühlbrecht. 30 Pf.
—, Ein Rückblick. Berlin 1900. E. S. Mittler & Sohn. 40 Pf.
Flottengeſetz, Die ſtaatsrechtliche Seite des, „Hamburgiſcher Correſpondent“ vom 2. Mai 1900. Morgenausgabe.
Fokke, A., Profeſſor, Volldampf voraus. Düſſeldorf 1900. Aug. Bagel. 50 Pf.
—, Die Waffen hoch! Braunſchweig 1899. A. Limbach.
Francke, Ernſt, Dr., Profeſſor, „Die Woche“, Heft 37 mit: Die deutſche Kriegsmarine und die Arbeiterintereſſen. Berlin 1900. Aug. Scherl. 20 Pf.
—, Die deutſche Kriegsflotte und die Arbeiterintereſſen. München 1900. Beiträge zur Beleuchtung der Flottenfrage.
—, Die Flottenvorlage. Velhagen & Klaſings Monatshefte, XIV. Jahrg. 1899/1900, Heft 7. März 1900. Leipzig 1900. Velhagen & Klaſing. M. 1,50.
Frei, Ernſt, Zur Flottenpolitik. Januarheft der „Sozialiſtiſchen Monatshefte“. Berlin W., Gleditſchſtr. 23. 1900. 50 Pf.
Für Deutſchlands Kraft zur See (aus „Ueberall“, Deutſche Flottenzeitung). Berlin 1900. E. S. Mittler & Sohn. 30 Pf.
Geiger, Profeſſor Dr., Erlangen, Zur Flottenvorlage. Erlangen in Bayern. 1900. Rudolf Merkel. 50 Pf.
Gerhard-Amyntor, Dagobert v., Gedanken zur Flottenfrage. (Berl. Lokal-Anzeiger Nr. 106, 1900.) Berlin 1900. Aug. Scherl.
—, Die Flotte und die Schule. (Berl. Lokal-Anzeiger Nr. 256, 1900.) Berlin 1900. Aug. Scherl. 10 Pf.
Goltz, Frhr. v. der, Seemacht und Landkrieg. („Deutſche Rundſchau“, Heft 6 für März 1900.) Berlin 1900. Gebr. Paetel. M. 2,50.
Halle, Ernſt v., Profeſſor, Dr., Die deutſchen Kapitalintereſſen in der oſtaſiatiſchen Inſelwelt und die gegenwärtige politiſche Lage. Heft VIII der „Beiträge zur Kolonialpolitik und Kolonialwirthſchaft“ der Deutſchen Kolonial-Geſellſchaft. Berlin 1899. Wilhelm Süßeroth. 60 Pf.
—, Die Blockade der Südſtaaten. Nr. 154 der „Neuen Preußiſchen Zeitung“. Berlin 1900. 10 Pf.
—, „Die Woche“, Heft 38 mit: Englands Weltmachtſtellung zur See. Berlin 1900. Aug. Scherl. 20 Pf.
—, „Die Woche“, Heft 2 mit: Die Beſchlagnahme deutſcher Schiffe. Berlin 1900. Aug. Scherl. 20 Pf.
—, Die Bedeutung des nordamerikaniſchen Imperialismus. Beilage zur Allgemeinen Zeitung. München 1900. Nr. 151 und 152.
Handels- und Machtpolitik. 2 Bände. Reden und Aufſätze im Auftrage der „Freien Vereinigung für Flottenvorträge“, herausgegeben von Guſtav Schmoller, Max Sering und Adolf Wagner. Stuttgart 1900. J. G. Cotta Nachf. I. M. 1,00, II. M. 1,20.
Hartmann, Hans, Arbeiter und Flotte. Braunſchweig 1900. George Weſtermann.
Haſſe, Ernſt, Profeſſor, Dr., Die natürliche Berechtigung Deutſchlands zur Seegewalt. München 1900. Beiträge zur Beleuchtung der Flottenfrage.
—, Der Handel des Reichs mit ſeinen Kolonien und mit fremden Kolonien. München 1900. Beiträge zur Beleuchtung der Flottenfrage.

Haushofer, M., Profeſſor, Dr., Deutſchland und die Weltwirthſchaft. München 1900. Beiträge zur Beleuchtung der Flottenfrage.

Hollmann, Staatsſekretär a. D., Ueber die Schiffstypen. („Deutſche Revue", Februar 1900.) Stuttgart 1900. Deutſche Verlagsanſtalt. M. 2,50.

Jahrbuch des Deutſchen Flottenvereins 1900, vom Sekretariat des Deutſchen Flottenvereins. Berlin 1899. E. S. Mittler & Sohn. M. 4,—.

Janſon, v., Generalleutnant z. D., Das ſtrategiſche und taktiſche Zuſammenwirken von Heer und Flotte. Heft 1 und 2. Berlin 1900. E. S. Mittler & Sohn. Heft 1 M. 1,50, „ 2 „ 2,25.

Induſtrie, Handel und Gewerbe, ein volkswirthſchaftlich-ſtatiſtiſcher Atlas, herausgegeben vom Deutſchen Flottenverein. Braunſchweig 1900. George Weſtermann. M. 1,50.

Kirchhoff, Arthur, Deutſche Univerſitätslehrer über die Flottenvorlage. Berlin 1900. Berliner Wiſſenſchaftliche Korreſpondenz. M. 0,75.

Kretſchmer, Marine-Oberbaurath, Die deutſche Südpolarexpedition. Berlin 1900. E. S. Mittler & Sohn.

Lamprecht, Profeſſor Dr., „Die Woche", Heft 4, mit: Die Entwickelung des wirthſchaftlichen und geiſtigen Horizonts der Nation. Berlin 1899. Aug. Scherl. 25 Pf.

Land- und Seekrieg, „Grenzboten," Heft 8 vom 22. Februar 1900. Leipzig 1900. F. W. Grunow. M. 1,—.

Lehmann-Felskowski, G., Deutſch-Nautiſcher Almanach. Berlin 1900. R. Boll. M. 3,50.

Lehr, A., Dr., Reichstagsabgeordneter, Warum die deutſche Flotte vergrößert werden muß. München 1900. J. F. Lehmann. 40 Pf.

Lexis, Profeſſor Dr., Die Zukunft Hollands und ſeiner Kolonien München 1900 Beiträge zur Beleuchtung der Flottenfrage.

Lutz, Kapt., Unſere Flotte. Potsdam 1900. A. Stein. 60 Pf.

Marine, die deutſche, in ihrer gegenwärtigen Uniformirung. Leipzig 1900. M. Ruhl. M. 3,—.

Marine-Taſchenbuch für das Jahr 1900. Kiel 1900. A. Böckel.

Mayr, Georg, Prof. Dr. v., Flotte und Finanzen. Die Deckungsfrage. Tübingen 1900. H. Laupp. 60 Pf.

du Moulin-Eckart, Graf, Profeſſor, Der deutſche Süden und die Flotte. München 1900. J. F. Lehmann. 40 Pf.

—, Frankreich und die deutſche Flotte. München 1900. Beiträge zur Beleuchtung der Flottenfrage.

Mehring, Franz, Weltkrach und Weltmarkt. Berlin 1900. Verlag und Expedition der Buchhandlung „Vorwärts" (Th. Glocke). 25 Pf.

Michael, Wolfgang, Profeſſor Dr., Englands Flottenpolitik unter der Republik und der Untergang Hollands. München 1900. Beiträge zur Beleuchtung der Flottenfrage.

Montgelas, Max, Graf, Hauptmann, Die deutſche Flotte als Theil der deutſchen Wehrmacht. München 1900. Beiträge zur Beleuchtung der Flottenfrage.

Naumann, Fried., Flotte und Reaktion, Vortrag. Schöneberg-Berlin 1900. Verlag der „Hilfe". 10 Pf.

Nauticus, Beiträge zur Flotten-Novelle 1900. Verlag von E. S. Mittler & Sohn, Berlin. M. 1,20, geb. M. 1,50.

Navalis, Eine starke deutsche Flotte. (Heft 274 der Monatsschrift „Nord und Süd" für Januar 1900.) Breslau 1900. R. Schottländer. M. 2,50.

Neudeck, G. und Dr. Heinrich Schroder, Das kleine Buch von der Marine. Kiel 1899. Lipsius und Tischer.

Neumayr, Geh. Rath Dr. v., Die Kriegsflotte und die wissenschaftliche Forschung. München 1900. Beiträge zur Beleuchtung der Flottenfrage.

Oberwinder, Heinrich, Weltmachtspolitik und Sozialpolitik, Vortrag. Berlin 1900. Hermann Walther. M. – ,50.

Paschen, Vize-Adm. z. D., Weltwirthschaft und Flotte. München 1900. C. H. Beck, München. 50 Pf.

Peez, Alexander, Dr. v., Wie verlor Süddeutschland seinen Antheil am Welthandel? München 1900. Beiträge zur Beleuchtung der Flottenfrage.

—, Wie wird Süddeutschland wieder größeren Antheil am Welthandel gewinnen? München 1900. Beiträge zur Beleuchtung der Flottenfrage.

Plüddemann, Kontre-Adm. z. D., Nr. 1 „der Woche" vom 6. Januar 1900 mit: Der Reichstag und die Flottenfrage. Berlin 1900. Aug. Scherl. 20 Pf.

Pohle, Dr., Professor, Die kulturelle und politische Bedeutung einer starken deutschen Flotte. Nr. 78 und 79 der „Täglichen Rundschau". Berlin 1900. Je 10 Pf.

Rassow, Dr., Deutschlands Seemacht (mit Tabellen). Elberfeld 1899. Baedecker. 10 Pf.

Ratzel, Fried., Das Meer als Quelle der Völkergröße. München 1900. R. Oldenbourg. M. 1,50.

Richter, Eugen, Zur Flottenfrage. Ein kritisches ABC-Büchlein. Berlin 1900. Verlag: „Fortschritt". 60 Pf.

Rodenberg, Carl, Dr. Professor, Seemacht in der Geschichte. Stuttgart 1900. J. B. Metzler. 40 Pf.

Roloff, Dr., Die Kolonialpolitik Napoleons I. München 1900. R. Oldenbourg. M. 5,—

Rother, Erich, Zur Theorie der Flottenfrage. („Sozialistische Monatshefte" für Dezember 1899). Berlin 1899. 50 Pf.

Sauer, v., General der Artillerie z. D., Militärische Betrachtungen über die Flottenfrage. München 1900. Beiträge zur Beleuchtung der Flottenfrage.

Schäfer, Dietrich, Professor Dr., Was lehrt uns die Geschichte über die Bedeutung der Seemacht für Deutschlands Gegenwart. München 1900. J. F. Lehmann. 60 Pfg.

—, Weltlage und Flottenverstärkung. Köln 1900. „Deutsche Stimmen". 30 Pf.

—, Was haben wir aus dem Untergang der Hansa zu lernen. München 1900. Beiträge zur Beleuchtung der Flottenfrage.

Schmeltzer, Karl, Die Flottenfrage. Berlin 1900. Verlag der Zeitschrift „Das neue Jahrhundert". 10 Pf.

Schmoller, G., Professor Dr., Die politische Macht und die wirthschaftliche Politik. („Tägliche Rundschau", vom 1. Dezember 1899.) Berlin 1899. 10 Pf.

—, Die Zukunft der deutschen Bevölkerung und die heutige Wanderung über das Meer (Nr. 39 der „Woche"). Berlin 1900. August Scherl. 20 Pf.

—, Die Wandlungen in der europäischen Handelspolitik. Ein Rückblick und Ausblick. (Neues Wiener Tageblatt vom 24. Dezember 1899.) 20 Pf.

Schulte, A., Professor, Deutschland und das Meer. München 1900. Beiträge zur Beleuchtung der Flottenfrage.

Seeinteressen, die, Mittelfrankens. München 1900. Beiträge zur Beleuchtung der Flottenfrage.

—, Schwabens. München 1900. Beiträge zur Beleuchtung der Flottenfrage.

Seeinteressen, die, Rheinlands und Westfalens. Nr. 62 und 63 der „Berliner Correspondenz".

Seeinteressen, die, Süddeutschlands. München 1900. Beiträge zur Beleuchtung der Flottenfrage.

Sicherer, Professor, Dr. v., Der neutrale Handel und die Flotte. München 1900. Beiträge zur Beleuchtung der Flottenfrage.

Speck, E., Professor, Seehandel und Seemacht. Eine handelsgeschichtliche Skizze. Leipzig 1900. Friedr. Brandstetter. M. 1,20.

Stavenhagen, W., Ueber die englische Flotte. München 1900. Beiträge zur Beleuchtung der Flottenfrage.

Stengel, K. v., Die Bedeutung der Flottenagitation. München 1900. Beiträge zur Beleuchtung der Flottenfrage.

Stengel, Frhr. v., Professor, Deutsche Kolonialpolitik. Barmen 1900. Walther Bamberger. 60 Pf.

Stoerk, Professor Dr., Der Schutz des deutschen Seehandels im Seekriege. Greifswald 1900. Julius Abel. 80 Pf.

Ueberall, Deutsche Flottenzeitung. „Zeitschrift des deutschen Flottenvereins." 12 Hefte jährlich. Berlin 1899/1900. E. S. Mittler & Sohn. jährlich M. 10,—. einzelne Hefte M. 1,—.

Universitäten, Die deutschen, und die Flottenbewegung. („Hamburgischer Correspondent" vom 19. Juni 1900, Nr. 280.) 10 Pf.

v. Verdy du Vernois, General der Infanterie z. D., Heer und Flotte. („Preußische Jahrbücher", Bd. XCIX, Heft 3.) Berlin 1900. G. Stilke. M. 2,50.

Wagner, Adolf, Prof. Dr., Die neue Flottenverstärkung und unsere Finanzen. Heft 36 der „Woche". Berlin 1900. August Scherl. 20 Pf.

—, Flottenverstärkung und Deckungsfrage. Nr. 32—34 der „Tägl. Rundschau". Berlin 1900. 10 Pf.

—, Vom Territorialstaat zur Weltmacht. München 1900. Beiträge zur Beleuchtung der Flottenfrage.

Weber, Dr., Die Bedeutung der deutschen Kriegsflotte für unsere Gegenwart und Zukunft. Berlin und Potsdam 1900. A. W. Hayns Erben. 25 Pf.

Wenckſtern, v., Dr., Mein Auge war aufs hohe Meer gezogen. Berlin 1900, H. Walther. M. 1,—.

—, Die Schaffung und Erhaltung einer deutſchen Schlachtflotte. Leipzig 1900. Duncker & Humblot. M. 1,40.

—, Heimathpolitik durch Weltpolitik. Reden zur Flottenvorlage 1900. Leipzig 1900. Duncker & Humblot. M. 2,—.

—, Auf Scholle und Welle. Reden in Oſt- und Weſtdeutſchland zur Flottenvorlage 1900. Leipzig 1900. Duncker & Humblot. M. 1,40.

—, Die Nothwendigkeit einer ſtarken deutſchen Flotte. Rede in Dortmund. Dortmund 1900. Friedr. Crüwell. 30 Pf.

Werner, Reinh., Vize-Adm. a. D., Unſere Zukunft liegt auf dem Waſſer („Deutſche Revue“ für Dezember 1899). M. 2,50.

—, Zur Vermehrung unſerer Flotte. Nr. 5 u. 6 der „Münch. Neueſten Nachrichten“. München 1900. 10 Pf.

Weyer, Taſchenbuch der deutſchen Kriegsflotte. München 1899. J. F. Lehmann. M. 2,—.

Wislicenus, Georg, Kapt. Lt. a. D., „Frei Schiff — frei Gut.“ Nr. 9 der „Tägl. Rundſchau“. Berlin 1900. 10 Pf.

—, Für Deutſchlands Zukunft. Nr. 47 der „Grenzboten“. Leipzig 1900. F. W. Grunow. M. 1,—.

Zahn, Fried., Dr., Die deutſche Volkswirthſchaft an der Wende des Jahrhunderts. (Nr. 6 der „Allg. Ztg.“, München 1900.) 10 Pf.

Zimmermann, Emil, Das Geld für eine Kriegsflotte liegt auf der Straße. „Das neue Jahrhundert“ Nr. 23. Berlin 1900. H. Land. 10 Pf.

Zoepfl, G., Dr., Die Handels- und verkehrspolitiſchen Seeintereſſen Bayerns. München 1900. Beiträge zur Beleuchtung der Flottenfrage.

Gedruckt in der Königlichen Hofbuchdruckerei von E. S. Mittler & Sohn,
Berlin SW12, Kochſtraße 68—71.

Gedruckt in der Königl. Hofbuchdruckerei von E. S. Mittler & Sohn, Berlin SW12, Kochstr. 68—71.



